

Foreningens leder

Arbeidsmiljøet vårt forsures fortsatt

Ole R. Berg



Først vil jeg få si at forholdet mellom trafikkledere og sjåførere er blitt vesentlig bedre siden sist jeg skrev om dette. Dette gjelder også forholdet mellom kontrollører og sjåførere. Jeg har ikke fått en eneste klage om dette på lang tid. Om dette skyldes at alle parter tenker mer på hvordan vi snakker til hverandre, eller om det skyldes at det generelle konfliktnivået er lavere nå når det går mot vår og sommer, vet jeg ikke. Men positivt er det i alle fall, og jeg håper det varer.

Derimot er det noen få andre ledere som gjennom sin måte å opptre på skaper et surt miljø. Det gjelder noen få teamledere. La meg understreke at flertallet av teamlederne gjør en helt grei jobb ut fra de forutsetninger de er underlagt, og jeg får



aldri noen klager på dem. De utfører sine arbeidsoppgaver, som ikke er helt enkle bestandig, på en slik måte at sjåførene godtar det, enten det er ris eller ros. Men dessverre er det noen få som ikke greier dette. De tror visst at det går an å skremme folk til å bli friske. De tror at sykefravær hovedsakelig skyldes latskap eller unnasluntring. Noen tror at målet om å få ned fraværet betyr at alle (hver enkelt sjåfør) skal under en viss prosent uavhengig av hva som er årsaken til fraværet. Noen bløffer om rettigheter vi har, som krav på betaling for møter du blir innkalt til. Men det mest bekymringsfulle er at disse få beskyttes og fremheves av noen i den øverste ledelsen. Sannheten er at disse få er i ferd med å ødelegge en fin arbeidsplass.

Jeg vil gå så langt som å si at de river ned det gode arbeidsmiljøet vi har hatt. På sikt vil dette ødelegge bedriften. Vi greier i alle fall

ikke å få ned korttidsfraværet på denne måten. Heldigvis er det slik at de fleste av våre ledere ikke opptrer på denne måten, så vi får håpe flertallet veier opp for den måten mindretallet opptrer på. Personlig tror jeg ikke dette vil være nok. Noen er rett og slett ikke egnet til å være ledere.

Om IA møter, forbedringssamtaler ol.

Noen sprer feilinformasjon om hvilke rettigheter vi har når vi blir kalt inn til møter med bedriften på fritida vår. Både loven og tariffavtalen er klar på dette. Arbeidstid er den tida du står til arbeidsgivers disposisjon, og den skal betales etter tariffavtalen. Og tariffavtalen kan kun fravikes etter avtale med tillitsvalgte.

Det har jeg gjort noen ganger. Sist i forbindelse med infomøtene som gjennomføres på teamene. Jeg tar det hele og fulle ansvar for at det ble avtalt at alle skulle få to timer timebank for oppmøte til disse infomøtene. Årsaken til det er at jeg syntes det var viktig at alle sjåførene fikk møte toppledelsen i forkant oppstarten på anbudskjøringen. Jeg mente det var i alle parters interesse å få gjennomført disse møtene.

Og nå har altså hver og en av oss bidratt til dette. Jeg har fått en del kjeft pga denne avtalen, og det er greit. Jeg er valgt av medlemmene og kan derfor kastes av medlemmene, dersom jeg ikke lenger har deres tillit.

Men vi har **ikke** inngått noen avtale om å fravike tariffen når det gjelder andre møter folk blir kalt inn til. Om du må møte på en forbedringssamtale, må møte for å få en oppstrammer, må møte til sykefraværs samtale, så har du krav på å gjøre dette i arbeidstida. Og da kan du bli tatt ut av tjeneste, men det krever mye arbeid, så de fleste blir kalt inn på fritida si. Har du full stilling betyr det at du har krav på overtidsbetaling, og minimum for oppmøte på jobb er to timer. Men det finnes ingen rutiner for å fange opp dette, så du må selv levere overtidslapp for å få betalinga du har krav på.

Spesielt om IA møter

Det har vært en del turbulens om innkalling til samtaler om sykefravær. Som IA bedrift skal TT følge opp de som har sykefravær. Det var for øvrig BSF som tok initiativ til å få til en avtale om inkluderende arbeidsliv (IA) på TT. Men

nok om det. Hele IA avtalen er en samarbeidsavtale, som gir noen rettigheter og noen plikter. (En av rettighetene er å kunne bruke egenmelding i inntill 8 dager, når du er syk.) IA er en samarbeidsavtale mellom fagforeninga, staten og bedriften. Den forutsetter da at den ansatte samarbeider med sin leder og vise versa. Det betyr at dere må bli enige om tidspunkt for møtet, at det må passe begge parter. Det er ikke slik at teamlederen ensidig kan fastsette tidspunktet. Men det er heller ikke slik at den ansatte kan hale ut dette i lang tid med at det aldri passer. Begge parter har en plikt til å bidra til å finne tidspunkt som passer. Og som ved alle andre møter med bedriften så har du krav på å få med deg en tillitsvalgt om du ønsker det. Og du har selvsagt krav på betaling.

I et slikt møte skal det ofte skrives en oppfølgingsplan i forhold til fraværet. Dette er en del av IA arbeidet. Men en slik plan er også en avtale mellom to parter, som skal underskrives. Det vil si at dere må være enig i det som skrives i planen. Ingen må skrive under på noe de er uenige i. Ingen kan tvinge deg til å skrive under på noe

du er uenig i. I verste fall må du få skrevet inn i planen at du er uenig i det og det punktet. Men da vil hele hensikten med arbeidet være mer eller mindre bortkastet. Er du i tvil om noe i en slik plan, så ta kontakt med tillitsvalgt, før du skriver under.

Turnuser og kjøretid

Når dette skrives er turnusene for høsten under utarbeidelse. Og for å gjøre det helt klart for alle: vi godkjenner ikke turnuser og kjøreopplegg. Det er bedriftens styringsrett, så lenge de holder seg innenfor lover og avtaler. Vi prøver å påvirke så godt vi kan, og turnustillitsvalgte gjør en kjempejobb med dette.

Spesielt Per Erik har godt gjennom alt som er kommet ut med kjøretider og skift og turnuser, og påpekt feil og mangler. Noe er rettet opp, men dessverre blir ikke våre synspunkter alltid tatt hensyn til. Det er alt for mange lange skift, det er kjøretider som er for knappe og det er manglende PB tid på enkelte skift. Dette vil ikke bidra til å få ned sykefraværet. Vi ber alle våre sjåførere om å bruke hodet. Må du på do så må du på do, uavhengig av om det er satt av PB tid eller ikke.

Skriv overtid for alle skift der du kommer for seint inn til pause eller avslutning. Skriv

på alle forsinkelser på kjøreplanen.

Om sykefravær....

Årsakene til sykefravær er mange og sammensatte. Noe er relatert til private forhold og noe er knyttet til jobben. Noe er enkelt å forklare, som hvis du brenner en fot, mens noe ikke er så enkelt. Det er hele livssituasjonen til enkeltmenneske som avgjør om du er frisk eller syk. Men vi er tross alt på jobb store deler av livet, og det er påvist gjennom forskning at det er sammenhenger mellom helse og arbeid. Og det betyr at vi som jobber med sykefravær på TT må fokusere på hva vi kan gjøre med jobben for at flere skal holde seg friske. Men vi må også se helheten i hver enkelt sin livssituasjon. Det betyr også at den enkelte og tillitsvalgte, verneombud og ledere må bidra på forskjellige måter.

Ledelsen må legge til rette for at den enkelte kan få gjort jobben sin på en god måte. Jeg vet at de aller fleste ønsker å gjøre en god jobb, og de fleste gjør også det, til tross for at forholdene ikke alltid er like godt lagt til rette.

Bare se på innsatsen i vinter i de værste kaldperiodene. Jeg er også tilhenger av at vi skal stille krav til ansatte. Den enkelte må bidra på sin måte gjennom å ordne opp i forhold utenfor jobben som påvirker fravær og helse. Her kan både fagforening og gode ledere bidra til en viss grad, men det forutsetter at man har en god dialog. Føler noen at dialogen med sin leder har skjært seg, så kan vi kanskje bidra til å løse opp floken. Det hjelper i alle fall ikke å bare trekke seg unna. Noe kontakt med nærmeste leder er lovpålagt eller avtalt, som f. eks IA arbeidet.

Fagforeninga ønsker at våre medlemmer skal være gode representanter for yrkesgruppene de representerer, gjennom å gjøre jobben sin profesjonelt og godt. Men det forutsetter at forholdene er lagt til rette slik at det er mulig. Og en av de viktigste forutsetningene for alle mennesker er at det er nok tid til å gjøre jobben. Kjøretider er derfor et nøkkelspørsmål for



sjåførere. God nok kjøretid, nok tid til nødvendige pauser er kanskje den aller viktigste faktoren for sjåførene arbeidsmiljø.

Da slipper vi stress, som både fører til fravær, kortere lunte osv. Vi har derfor jobbet mye med å få korrekte kjøretider på plass, nå som alltid. Men her er det altså at økonomene kommer inn. Det koster for mye sies det både fra våre ledere og fra AtB. Når dette skrives er arbeidet med kjøreopplegg og turnuser i full gang. Nytt i år er selvsagt at vi i tillegg til å jobbe med våre egne også må forholde oss til AtB, som en overdommer. De bestemmer i siste instans, og vi har ingen formelle påvirkningsmuligheter overfor dem. Nok en av anbudets velsignelser.

Den nest viktigste faktoren for nærvær er, etter min mening, trivsel. Trives du på jobben så blir du mindre borte. Da tåler du også mer stress og andre belastninger. Og det er denne faktoren som har berget oss i mange år. Det flotte miljøet mellom ansatte, humoren, vitsene, kantina som samlingsplass osv. Men dette er i ferd med å ødelegges. Dersom ledelsen tillater noen få personer å ødelegge denne trivselen, så

vil det gå riktig ille for bedriften. Uten det gode arbeidsmiljøet vil mange stille spørsmålet: hvorfor skal vi jobbe for å bevare TT, når de førere en slik dårlig personalpolitikk? Kanskje vil det være bedre i et nytt selskap med nye sjefer? That's the question – to be or not to be?

Personlig tror jeg ikke det blir lettere i et annet selskap. De vil være underlagt akkurat det samme AtB og de samme kravene. Og Nettbuss har tross alt ry på seg for å være blant de "snilleste" guttene i klassen. Tvert i mot tror jeg det blir mye verre å bygge opp det gode miljøet, i en bedrift med en annen kultur, andre forhold til fagforeningsarbeid og kanskje med andre ledelsesprinsipper. Derfor er jeg av den mening at vi bør prøve å sørge for at TT vinner anbudene. Og hver enkelt av oss kan bidra, men da må alle ledd i organisasjonen gjøre jobben sin, og trekke i samme retning.

Det finnes selvsagt mange andre faktorer som påvirker fravær og nærvær, som lange skift, dårlige turnuser, dårlig brøyting, kalde vogner osv., som det også må gjøres noe med. I tillegg til at folk faktisk blir syke av andre års-

ker enn jobben. Og det er noen jobber det er verre å være på jobb i når du er litt syk enn andre. Ta meg selv som et eksempel. Så lenge jeg stort sett er "kontorist", kan jeg gå på jobb med min vonde rygg. Men å kjøre buss med denne ryggen er ikke mulig.

Vårt største problem er korttidsfraværet. I en anbudssituasjon er korttidsfraværet en økonomisk utfordring for Team. Det er ikke til å stikke under en stol. Disse kostnadene belastes bedriften direkte. Vi vil ikke få tillatelse fra konsernet en gang til, for å legge inn lavere fravær i anbudet enn det vi har i virkeligheten. Vi har derfor kort tid på oss til å få dette ned. Korttidsfravær er mye knyttet

til trivsel, det daglige arbeidslivet med turnuser, skift, vogner osv. Men kanskje først og fremst til ledelse. Mange forskere mener god ledelse er alfa og omega for å få ned fraværet. Vi har en god sykelønnsordning i Norge og vi har gode egenmeldingsordninger gjennom IA avtalen. Alle ordninger kan brukes og misbrukes. Og for å gjøre det helt klart. Fagforeninga forsvarer ikke misbruk av slike ordninger. Det fører bare til at de svekkes og mister sin legitimitet. Alle goder må brukes med vett og forstand, dvs når du trenger dem. Vi vil hente frem det arbeiderbevegelsens gamle slagord: Gjør din plikt – krev din rett! I den rekkefølgen.

Ole R

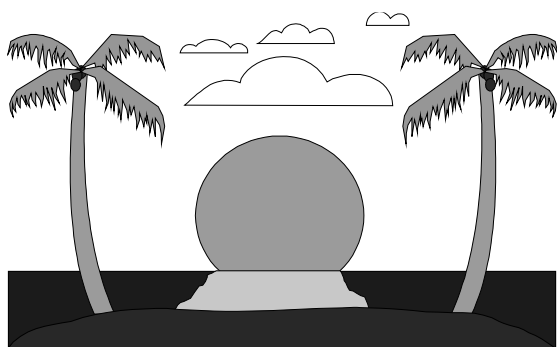
Vi vil benytte anledningen til å ønske alle medlemmer en riktig fin sommer, og en velfortjent ferie.

The human mind ☺



Ett innblikk i kollektivtrafikken i Nice, Frankrike.

Etter å ha strandet i en askesky i Nice en ukes tid i april, vil jeg dele noen erfaringer med kollektivsystemet i denne turistbyen på 435 000 innbyggere helt nede ved Middelhavet. Perlene ligger som etter en snor langsetter kysten, der navn som Saint Tropez, Cannes, Nice og Monaco sender varme bølger nedover ryggraden.



Store filmstjerner og rikinger har holdt og holder til i disse byene, hvem har ikke hørt om filmfestivalen i Cannes? For ikke å snakke om lilleputtstaten Monaco? Den ligger bare halvannen mil østover fra Nice, og jeg og min lille familie, seks tilsammen med stort og smått, tenkte oss innom, men det ble med tanken da vi hadde mer enn nok med å tenke på



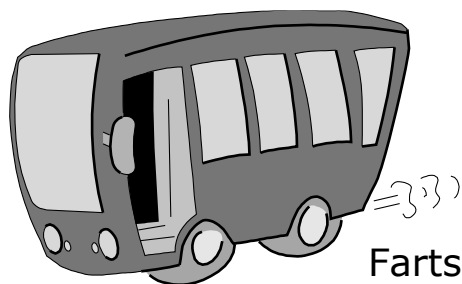
hjemturen da aske-skyen slo ned.

En periode var det ingen som visste når flyene kunne begynne å gå igjen, og ideene og tiltakene var kreative en periode her nede. Noen leide seg buss til nesten nitti tusen for å kjøre hjemover. De tok sjansen på at de skulle klare å fylle opp, og det gjorde de faktisk! Andre betalte drosje på kr.39000 for å komme seg til Kiel, for ikke å snakke om mulighetene med lyntog om Marseilles opp til Paris, og videre til Amsterdam, men dette var også problematisk grunnet en togstreik i dette streikelandet France. Streiken ble forøvrig avblåst etter hvert, for deretter å starte opp igjen etter tre dager! Historiene er mange, og kanskje får vi høre og lese mer om det i massemedia etter hvert.

Men busstransporten i Nice, den sendte også iskalde gysninger nedover ryggraden etter hvert som vi tok oss frem litt hit og dit. Noe måtte vi jo bruke tida til. Mekan til

kollektivt system! Det så ut som anbudet hadde slått inn her for fulle mugger. Den lokale versjonen av plan-leggingselskapet AtB hadde ordet: ligne.d`azur på alle bybussene fant jeg ut.

Selv om det var Mercedes, Iris-buss og Setra som kjørte rundt, hadde de alle sammen likedan karosseri, knallharde plastseter med tynt lag skumgummi oppå, trist interiør, dårlig lydisolering i motorrommet, alle hadde bakdører, også leddbusser, og 2.75-dekk der du kjente brostein og asfaltkanter langt opp i ryggmargen hvis du var så heldig å få satt deg i overfylte busser som dundret rund i kollektivfeltene i sentrum.



Fartsgrensen her var 70 km/t for bussene så det ut som, det gikk så det grein. Bråstopp på hver holdeplass, folk tumlet om hverandre, og ble godt kjent etter hvert. Hørte ikke en eneste holdeplass ble ropt opp, det var ingen elektronisk info-tavle i taket foran i bussen

der holdeplassene kom opp slik jeg opplevde i København. En holdeplassoversikt var plassert i tak-buen på hver side, slik at du måtte strekke deg for å se ut ei siderute og lese navnet på holdeplassene hver gang bussen stoppet. Stoppet den ikke, hadde du problemer, prøv å lese et lite skilt på fransk som fyker forbi i 70 km/t. Forøvrig var det heller ikke på holdeplassene noen tavle med opplysninger om antall minutter til neste buss, slik som i Oslo.

Det var i sannhet et frustrerende system, men det virket jo på et vis. Det merkeligste var at det var tomannsbetjening, på enkelte linjer i sentrum. Vi tok en buss ei mil ut mot Saint-Jean-Cap-Ferrat, i retning Monaco, der vi besøkte et turistmål som het Villa Ephrussi de Rothschild, et vanvittig flott palass med 9 ulike hager med alskens blomster og tropiske vekster. Innvendig var det et utrolig interiør og samlinger fra 17-1800 tallet, og som i dag er en museumsstiftelse. Det kostet 1 Euro, ca.8 kroner for å komme dit med bussen! Billig, vettu.

På returen mot sentrum kom det etter hvert på en mann

til, som lå klistra i frontruta og jabbet med sjåføren konstant. Skulle jeg hatt et slikt førermiljø med en mann plassert der hele tiden hadde ihvertfall jeg blitt gal. Men det verste var at denne copiloten ikke gjorde noen ting utenom å bare stå der. Ikke billetterte han, for det gjorde sjåføren.

Jeg så ikke noe elektronisk system, betalingen skjedde manuelt, du tok imot en billett som skulle stemples i en validator like bak sjåføren. Jeg så ikke noe kortsystem, så det gikk på kontanter, tydeligvis. Vi hadde jo med barnevogn, så jeg tenkte at dette var sikkert denne copiloten behjelpelig med, men nei da. Han bare sto der. Ropte han holde plassene da, tenkte jeg. Eller hjalp han gamle kjerringer og kaller på og av bussen. Ikke



pokker, kameraten sto og sjauet og jabbet med sjåføren, hele tiden. Jeg har ikke sett maken.

Tid til å snakke med disse ekstra sjåførene ble det ikke anledning til, da det hadde vært interessant å få vite hvordan dette opplegget

med tomannsbetjening var tenkt. Det kunne ha noe med sikkerhet i sentrum å gjøre, for vi tok andre busser også, blant annet ut til flyplassen, og denne gikk langs boulevarden langs Middelhavet utover, en kjempefin tur på 20 minutter, riktignok med det samme nitriste karosseriet, men her var det bare en sjåfør, og det kostet 4 Euro.

Jau. I sannhet en interessant tur i Frankrike, der målet egentlig var en liten landsby som heter Sermentizon, en del mil vest for Lyon, inn på landsbygda, der min yngste datter bor og arbeider, samtidig som hun skriver på en mastergrad i sosialantropologi. Dit kom vi med fly, tog og leiebil fra AVIS. Her ute på landsbygda kom du ingensteds på engelsk, her var det det franske språk som gjaldt. Heldigvis snakker dattera mi dette for meg ubegripelige vakre språk flytende.

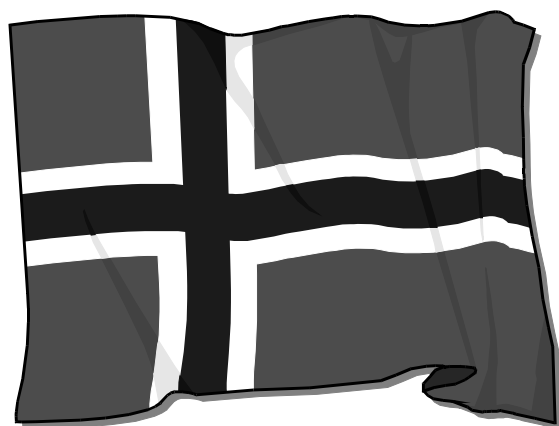
Det er igjennom barna en lever, er det en vis mann som har sagt. For oss som er vel-signet med etterkommere er det et sant ordtak. Først skal du følge dem opp i skoleverket, så skal de flytte ut, så skal de flytte rundt omkring, så skal du gråte sammen med dem i diverse kjær-

lighetsсорger, og tilslutt skal du følge deres barn igjen oppigjennom livets faser, hvis du er så heldig å bli bestefor-elder. Belastning? Nei, det er dette som er livet! Tenk å være så heldig å få oppleve det, å få lov til å være med,

ennå en stund. Men buss i Nice skal jeg prøve å unngå, vi tok drosje fra hotellet til flyplassen da vi endelig fikk booket om!

Hærlig!

Med aske-grå hilsen
89 Kufås.



1.mai, 2010

Frokosten på Sorgenfri var som vanlig ganske vellykket, med ca 70 stykker innom, med stort og smått, fra fagforbundets medlemmer i hele byen. Oppslutningen i toget var nok noe mindre. Her må vi gjøre noen grep til neste år. Vi hadde tross alt en av hovedparolene: Nei til anbud i kollektivtrafikken!

På Sorgenfri fikk vi underholdning av Fagforbundskoret, som bl. a. sang vakkert om Trondheim og noen av de klassiske arbeidersangene. I tillegg holdt Torbjørn Modig en kort appell, der han redegjorde for opprinnelsen til 1. mai dagen og den historiske bakgrunnen. Meget interessant, og godt gjort å få fortalt historien på under 10 minutter. Vi takker koret og Torbjørn for at de stilte opp. Og ikke minst en stor takk til Bente Elshaug, med Gabriel Neira, Tor Sandstad og Jalil Vahedei som medhjelpere. De stilte opp og ordnet mat og servering på dugnad. Vi takker alle som møtte opp og alle som deltok i toget. Vel møtt til neste år. Da håper vi å se enda flere. Det er nemlig meget hyggelig med en felles frokost på 1. mai.

orb

Dagens grovis.....

(Og bra reklame for obs☺)

En dag i køen i kantinen sier Johnny til Ole som står bak ham i køen: 'Albuen min verker som bare helvete. Jeg tror jeg må oppsøke legen!'

'Hør her det er bortkastet tid', svarer Ole. 'Hos OBS! har de en diagnose-PC. Bare ha med en urinprøve og maskinen vil fortelle deg hva som er galt og hva du skal gjøre. Det tar bare 10 sekunder og koster en femmer, mye kjappere enn en lege og dessuten kan du bruke medlemskortet.'

Så Johnny tar en urinprøve med seg og drar på OBS! Han legger på en femmer, maskinen blinker og ber ham helle på urinprøven, hvilket han gjør. 10 sekunder etter kommer en lapp ut av maskinen: 'Du har tennisalbue. Ha den i varmt vann og unngå kraftig aktivitet. Den vil bedre seg i løpet av 2 uker.'

Samme kvelden sitter Johnny og tenker over hvor fantastisk moderne teknologi har blitt og begynner å lure på om det er mulig å lure maskinen.

Han blander vann fra springen, avføring fra hunden, urinprøver fra konen og datteren, samt sin egen sæd. Dagen etter skynder han seg til OBS!, legger på en femmer og heller inn blandingen og venter spent på resultatet. Etter 10 sekunder kommer det ut en lapp hvor det står:

1. Vannet i springen er forurenset, kjøp et filter.
2. Hunden din har ringorm, sett den på ormekur.
3. Datteren din har et narkotikaproblem, send henne på avvenning.
4. Din kone er gravid. Tvillinger. De er ikke dine. Skaff en advokat.
5. Og hvis du ikke slutter å onanere, vil ikke albuen din bli bedre.

Takk for at du handler på OBS!



NÆRMER DEG PENSJONSALDEREN, JOBBER I PRIVAT SEKTOR, HAR AFP. PASS DEG FOR FALLGRUVENE!

I dagens pensjonsordning er det også mulig å trå feil, men konsekvensene er så mye, mye mindre. Mister du retten til AFP i dagens ordning, så har du et problem fram til du blir 67 år, men fra 67 år taper du ingenting.. Straffen blir ikke livsvarig. Mister du retten til AFP i ny ordning taper du flere tusen i måneden resten av ditt liv. Du straffes livsvarig.

Om du går av ved 62, 63 eller 66 år i dagens ordning så taper du sjølsagt mellomlegget mellom lønn og AFP, men deretter har du det samme som om du hadde jobbet fram til 67 år. Går du av ved 62 i ny pensjon får du om lag 1000 kr. mindre i måneden enn om du holdt til fylte 63 år. Før kunne du la hensynet til helse bestemme, nå må du veie hensynet til helse opp mot økonomien, muligheten til å unne seg noe ekstra i alderdommen.

Fylt 62 år før 1.12.2010.

NB: Husk at du faktisk må både søke før 1.12.2010 og

søke om å få AFP senest 1.12.2010 ellers er du automatisk over på ny ordning. Du trenger ikke slutte å jobbe mer enn en dag i uka, men den aller seneste datoen du må søke om å få AFP fra er 1.12.2010. Da kan du velge mellom ny og gammel ordning. Siden vi alle er forskjellige, så er en faktisk nødt til å beregne hva som er best. Problemet med dette er at du må anslå hvor lenge du greier å jobbe. Du tvinges til å gamble med hvor lenge din egen helse holder eller arbeidsplassen består. Men det er mulig å gi noen råd.

* Har du ikke tenkt å jobbe stort etter fylte 62 år er det ingen grunn til tvil, da går du av på gammel ordning.

* Har du arbeidet deltid og dermed ikke hatt så høy lønn så går du av på gammel ordning. Siden kravet til å gå av på ny ordning er at du har tjent opp nok til minstepensjon, så kan du risikere å måtte jobbe til du er 65, 66

eller 67 år for å bli minstepensjonist.

* Har du få opptjeningsår så går du av på gammel ordning. Da får du med deg årene fram til fylte 67 år. Har du 35 opptjeningsår, så får du automatisk 5 til og oppnår de 40 som trengs for full pensjon. Ellers er du avhengig av å jobbe til du blir 67 for å få samme pensjon.

* Du trenger ikke å gå av 100 %. Det holder å gå av med delvis AFP, helt ned til en dag i uka fri, 80 % jobb. Da kan du senere trappe ned mer og også gå tilbake til full jobb, men du er fortsatt på gammel ordning. Det trengs ingen ny søknad. Så vil du fortsette å jobbe, men er i tvil om hvor lenge helse eller arbeidsplass holder, er dette løsningen.

* Det er arbeidsgiver som må søke og arbeidsgiver må godta delvis AFP. Retten har du bare til å fortsette i full jobb eller ta ut full AFP. Fra og med 01.07.08 ble arbeidsmiljøloven §10-2 (4) endret: "4) Arbeidstaker som har fylt 62 år eller som av helsemessige, sosiale eller andre vektige velferdsgrunner har behov for det, har rett til å få

redusert sin arbeidstid dersom arbeidstidsreduksjonen kan gjennomføres uten vesentlig ulempe for virksomheten. Når avtalt periode med redusert arbeidstid er over, har arbeidstaker rett til å gå tilbake til tidligere arbeidstid.

Under ellers like forhold har arbeidstaker med redusert arbeidstid fortrinnsrett til å øke sin arbeidstid når stilling blir ledig i virksomheten, forutsatt at stillingen helt eller i det vesentlige er tillagt de samme arbeidsoppgavene." Ved uenighet må du fremme krav om nedsatt arbeidstid til tvisteløsningsnemda. Et eventuelt vedtak der blir å anse som avgjørende også for krav om del-AFP.

* Minister Bjurstrøm opererer i avisa med at du må søke før 1.august 2010. Det er feil. Det holder at NAV har mottatt søknaden før 1.12.2010 og at du søker om å ta ut hel eller delvis AFP senest fra 1.12.2010. Men siden NAV bruker et par måneder på å behandle søknaden, så risikerer du da å måtte vente på utbetalingen. Derfor er det lurt å søke noen måneder før 1.12, men du mister ikke retten til

gammel ordning om du venter til november.

Kan tjene mer enn 15 000? Det er en ren misforståelse. AFP-ordningen ser på deg som om du er gått helt av. Det de er interessert i er inntekta di etter at du er gått av. Har du halve inntekta av det du hadde, så får du halv pensjon. Derfor må du innberette til NAV hvor mye du har tenkt å tjene, slik at de kan gi deg noen lunde riktig pensjon og skatt. Men tjener du mer eller mindre enn du har oppgitt så har du ikke gjort noe ulovlig. Da blir du enten skyldig litt eller får litt tilbake. Har du bommet med mindre enn 15 000 så skjer det ingen etterjustering.

Fyller 62 år etter 1.12.2010

Da har du intet valg. Du må gå på ny ordning. Hvor mye taper du pr. år?

* Allerede 40 opptjeningsår ved fylte 62 år. Da taper du 5 % av pensjonen for hvert år du går av før 67 år. Det skyldes at samme pensjonsformue da skal vare et år lenger. Ved pensjon på 200 000 tjener du altså 10 000 årlig resten av ditt liv på å holde ut et år til.

* Færre enn 40 opptjeningsår ved fylte 62 år. Da taper du 2,5 % til, altså 7,5 % årlig. Ved pensjon på 200 000 tjener du altså 15 000 årlig resten av ditt liv på å holde ut et år til.

* Født 1963 eller senere. Da er du hundre prosent omfattet av alleårsregelen og taper alltid 7,5 % hvert år. Et år tidligere avgang betyr da både et tapt opptjeningsår og et år lenger å fordele pensjonsformuen din på.

Mulig tilpassing dersom helse skranter.

Gå delvis av. Det holder å tjene mer enn grunnbeløpet i folketrygda for å få med deg opptjeningsår og iallfall unngå tapet på 7,5 %. Halv jobb gir et tap på 2,5 % årlig og det kan være til å leve med istedenfor å ødelegge helse helt. Men det er ingen grunn til at du sjøl skal betale den delen du ikke makter å jobbe lenger ved å ta ut pensjon på forskudd. Nøkkelen er at det holder å være 20% i jobb den dagen du går av. Det betyr at du kan gå inntil 80 % sykmeldt eller arbeidsledig.

Og om du ikke lenger skulle make noe som helst, så har du lov å ha inntil 52 uker sammenlagt med arbeidsledighetstrygd, sykmelding, attføring, rehabilitering eller midlertidig uføretrygd de siste tre år før den dagen du går over på AFP. Men NB: Bare 26 uker av disse kan være arbeidsledighet. (Her er det strammet inn på reglene, i dag kan du være 52 uker arbeidsledig uten å miste retten til AFP)

Husk at å utsette datoen du går av med AFP og ny folketrygd med et år betyr ti til femten tusen mer årlig resten av ditt liv.

Retten til AFP i ny ordning.

Det du må passe på før du fyller 62 år.

* Den dagen du fyller 62 år må du være ansatt i ei bedrift med AFP-ordning i minst 20 % stiling med ei inntekt på minst 1 G.

* Er du oppsagt på grunn av arbeidsmangel eller konkurs må den oppsigelsesfristen din gå ut etter fylte 62 år. (Dette er ei innstramming. Praksisen til nå har vært at ved slik oppsigelse etter 61 år har du fått godkjent AFP.)

* I minst 3 av de siste 5 årene før du fyller 62 år må du ha hovedinntekten i ei bedrift med privat AFP-ordning. Husk at ingen rettigheter kan overføres fra offentlig til privat. Dette gjelder for alle født 1951 eller før. Født 1952 trenger du 4 av 6, født 1953 trenger 5 av 7 år. Født 1954 trenger 6 av 8 år, født 1955 og senere trenger 7 år av 9.

Det du må passe på før du velger å gå av.

· Du må være ansatt i ei AFP-bedrift på uttakstidspunktet

* Du må ha jobbet i bedrift med AFP-ordning minst 7 av de siste 9 år før du går av. Overgangsordninger slik at de som er født i 1949, 1950 eller 1951 trenger 3 av de siste 5, født 1952 4 av 6, født 1953 trenger 5 av 7 år. Født 1954 trenger 6 av 8 år, født 1955 og senere trenger 7 år av 9.

* Du kan ha vært ute av arbeidsforholdet, for eksempel arbeidsledig eller sykemeldt, i 26 uker i løpet av de siste tre år. I tillegg kan du ha gått sykemeldt eller mottatt arbeidsavklaringsmidler, rehabilitering, attføring, midlertidig uføretrygd 26 uker i løpet av de siste tre år før du

går av. (Men husk at dette ikke skal telles dersom du har vært minst 20 % i jobb.)

* Ved oppsigelse på grunn av arbeidsmangel eller nedleggelse må utakstidspunktet være før oppsigelsesfristen går ut. Dermed er dagens praksis innstrammet. I dag kan du være arbeidsledig i 52 uker, nå bare 26. I dag godtas et år etter at oppsigelsen er gitt, uavhengig av hvilken oppsigelsesfrist du har.

I praksis betyr dette at du må sørge for å være ansatt ved bedriften i minst 20 % stilling den dagen du fyller 62 år dersom du tenker gå av ved 62 år. Da kan du gå sykmeldt de siste 52 ukene og likevel få AFP. Men husk å se tilbake på sykmelding de siste tre åra. For hver uke du har vært sykmeldt i den perioden, må du vente ei uke til. Du kan gå arbeidsledig de siste 26 ukene, men da kan du verken ha vært arbeidsledig, sykmeldt, gått på attføring, rehabilitering, midlertidig uføretrygd i løpet av de siste tre år. Og husk at du ikke må inntekt fra annen jobb de siste tre år som overstiger den inntekta du har fra din AFP-bedrift. (A-trygd og sykepenger teller ikke. Heller

ikke midlertidig tilviste jobber fra arbeidskontoret.)

Som alle ser så er dette en balansekunst, men i bedrifter med en noenlunde ok ledelse bør det være mulig å berge folk gjennom de siste åra og berge retten til AFP. Det er store penger det dreier seg om. Har du tjent 350 000 i 40 år så har du oppspart ei AFP-formue på $40 \times 350\,000 \times 0,0314 \times 17 = 700\,000$ kroner. 3500 i måneden. Mer enn OTP (Obligatorisk tjenestepensjon)-ordningen gir etter 40 år. Forskjellen på en god og en sparsommelig alderdom.



Delvis uføretrygdet?

Dersom du mottar ei krone i uføretrygd etter fylte 62 år mister du retten til AFP. Ditt valg er vanskelig. Jeg tror den beste løsningen er å si fra seg uføretrygda. Så sykmeldt for den delen du går på uføretrygd. Eller mer, men det er viktig å beholde minst 20 % jobb. Så tviholder du på denne sykmeldinga så lenge som mulig, deretter går du over på arbeidsavklaringspenger.

Det er ingen grunn til å la deg presse til å gå av med deltidspensjon istedenfor sykepenger eller arbeidsavklaringspenger.

Du er jo faktisk syk og har krav på 100 % erstatning for inntektsbortfall ved sykdom og 66% ved arbeidsavklaring (attføring, rehabilitering, midlertidig uføretrygd).

Deltidspensjon er rett og slett at du sjøl skal betale dette inntektsbortfall ved å ta ut forskudd på den pensjon du skal leve av senere.

Du har tjent for lite til å få lov til å gå av ved fylte 62 år. Da er muligheten å gå av med delvis pensjon. Muligheten er også å fortsette i full jobb. Dersom helse svikter så tar du full sykemelding inntil et år eller delvis sykemelding og kan da få rett til å gå av. Men pass for all del på å holde deg innafor fristen på 52 uker de siste tre år. Men jeg er fullt klar over at du vil møte press fra både lege og arbeidsgiver som heller vil ha deg til å gå av med delvis AFP.

I jobb etter fylte 62 år i ny ordning.

Blir du syk så husk å søke om AFP før det har blitt 52 syke-

lønnsuker pluss arbeidsledighetsuker i løpet av de siste tre år. Men sykmelding der du er minst 20% i jobb skal ikke telle og permittering skal ikke telles. Du må også ta ut minst 20 % delpensjon fra folketrygda for å kunne søke. Har du likevel rotet det til og mistet retten til AFP på grunn av over 52 ukers sykemelding? Da må du opparbeide deg tre år med mindre enn 52 ukers sykemelding. I praksis betyr det to år uten sykemelding. Husk at det er fullt lov å være delvis sykemeldt i denne perioden. Faktisk holder det å være i 20% jobb.

SYK PENSJONSORDNING - SYKE VALG

Vi har fått et sykt pensjonssystem der de som skulle sluppet å ta valg tvinges til å velge mellom helse eller økonomi. Et pensjonssystem så komplisert med så mange fallgruver at du skal være frisk og oppegående for å kunne balansere. Etter min mening kan ikke ny AFP overleve. Jeg ser ingen annen mulighet enn at den blir en del av det offentlige pensjonssystemet som en tilleggspensjon og at vi starter kampen for en ny førtidspensjon for sliterne.

I mellomtida må vi kjempe for at alle får rett til å gå av ved fylte 62 år med minimum minstepensjon og at inngangsbilletten til AFP ved 62 år endres slik at folk ikke helt uforskyldt mister sin rett på slutten av arbeidslivet ved sykdom eller arbeidsledighet. Etter min mening strir ny pensjon mot de grunnleggende prinsipper i velferdsstaten. Etter min mening må det bli en omkamp.

Det er fullstendig uakseptabelt at ordningen strammes inn nå når det å miste ordningen betyr så mye mer enn før. Vedtektene må minimum endres lik at de som uforskyldt mister jobb eller helse etter fylte 60 beholder sine oppsparte rettigheter. Nå når AFP er forandret fra en

førtidspensjon til en tilleggspensjon er det blodig urettferdig at de som ikke holder i arbeidslivet til 62 år fordi de er utslitt eller mister sitt arbeid, taper alt de har spart opp. Mens de som har trygge jobber de kan bli gamle i, får en saftig tilleggspensjon.

Arne Byrkjeflot19.04.10

NB! For de av våre medlemmer som er knyttet til den lukkede pensjonsordningen vi hadde tidligere, må det taes et forbehold. Det er uklart om denne defineres som en offentlig eller privat ordning. Dersom den, mot formodning, skulle bli definert som en offentlig ordning, vil det gjelde andre regler.

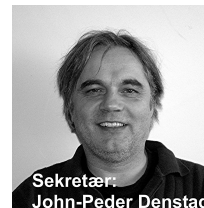
Ole R



Bus Stop. Keys depot. No bus service today, driver drunk again.
Bildet ble tatt på vei ut av Key West, Florida 2008.

Nytt fra styret mars – april 2010

John-Peder Denstad
Sekretær BSF



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.

Hovedtariffoppgjøret 2010.

Det ble brudd forhandlingene fredag 26.03.2010. Mekling ble fastsatt til 14.04.2010. Styret drøftet situasjonen etter bruddet. Tallgrunnlaget viste en forskjell på minimum kr. 24.000,- i forhold til gjennomsnittlig industriarbeiderlønn (Tall fra Statistisk Sentralbyrå - SSB), kr. 367.000,- - kr. 343.000,- (for topplønn fagarbeider m/ to moduler og hvor variable tillegg utgjør 11,6 % - kvelds-, helge-, høytids- og deltidsskifttillegg).

Dette betyr at det i forhold til Bussbransjeavtalens ordlyd "på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn" var et gap på ca. kr. 12,- pr. time som vi krevde oppfylt før forhandlinger om generelt tillegg i årets oppgjør startet. BSF styret sto på kravet om lønn minst som gjennomsnittlig industriarbeiderlønn

og en reguleringsbestemmelse om dette, jfr. Bransjeavtalen av 2008.

Partene kom på overtid i meklingen fram til et anbefalt meklingsforslag 16.04.10. Fagforbundets forhandlingsdelegasjon sa enstemmig nei til dette forslaget. I Norsk Transportarbeiderforbunds forhandlingsdelegasjon sa 7 stk. ja og 2 stk. nei til forslaget. Norsk Jernbaneforbund og YTF sine forhandlingsdelegasjoner sa enstemmig ja til det anbefalte forslaget.

BSF avholdt styre- og medlemsmøte om saken 20.04.10. Følgende BSF-skriv ble utsendt til medlemmene og framlagt i medlemsmøtet: "STEM NEI.

Fagforbundet oppfordrer deg til å stemme NEI ved uravstemningen for årets bussoppgjør. Lønnsoppgjøret 2010. NB! For ansatte i

administrative stillinger skal det forhandles lokalt etter at lønnsoppgjøret er godkjent. Alle vet hvor "enkelt" det er.

For alle andre gjelder: Generelt tillegg kr. 1,50 – gjelder alle - fra 1.april, Lavtlønnstillegg kr. 0,50 – gjelder alle - fra 1. juni, Rutebussjåført tillegg kr. 1,00 – gjelder rutebussjåfører – fra 1. april, Modultillegg kr. 1,00 – for de som ikke har fagbrev – fra 1. april, Modultillegg kr. 1,50 – for de som har fagbrev – fra 1. april. Deltskifttillegget er uendret, men gjelder for alle skift med pause over 1 time (ikke 2 timer som nå)

Det betyr at en sjåfør med 4 moduler uten fagbrev (de fleste hos oss) får i alt kr. 7.00 pr. time fra 1. juni (6,50 fra 1. april) Isolert sett et brukbart resultat, men kun ca halvparten av det vi skulle hatt for å ta igjen industriarbeideren.

Bussbransjeavtalen (BBA) kom som et resultat av stadig dårligere lønns- og arbeidsvilkår knyttet til utviklingen med anbud i kollektivtrafikken. Utgangspunktet var en enighet mellom partene om å lage en ny avtale, BBA, hvor lønnsnivået skulle være mer på linje med gjennomsnittlig

industriarbeiderlønn. En del av lønnsøkningen skulle knyttes til dokumentert kompetanseheving og avtalen skulle tas i bruk ved nye eller reforhandlede kontrakter.

Fra Fagforbundets side har det aldri vært tvil om at "mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn" betyr, og skal bety omtrent 100 %. I hovedoppgjøret i 2008 hadde vi resultat på omtrent 101 %. BBA er en normal lønnsavtale uten lokale forhandlinger. Industrien har rett til lokale forhandlinger etter hovedoppgjørene, og også i forbindelse med mellomoppgjørene. Utviklingen i perioden gjorde at vi foran årets oppgjør hadde et utgangspunkt på 93,2 % av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn.

Hovedkravene fra alle de fire forbundene var:

- 1) at vi skulle ta igjen etterslepet i tillegg til et ordinært oppgjør,
- 2) at vi skulle få på plass en reguleringsmekanisme som ville gi oss mulighet til å hindre at så store etterslep skulle oppstå, og
- 3) at det ble gjort noe med deltskiftproblematikken.

Kravet om en reguleringsmekanisme er blankt avvist. Det økonomiske tilbudet innebærer at vi etter årets hovedoppgjør vil ligge på 95,7 % av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Blir dette resultatet vedtatt vil det bety at det i framtida vil bli svært, svært, svært vanskelig å hevde omtrent på linje med betyr omlag 100 % av industriarbeiderlønn. Det vil bety en aksept av arbeidsgivers påstand om at omtrent på linje med kan bety 95%, og åpne for at de ved neste oppgjør med tyngde kan hevde at 90% av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn samsvarer med intensjonen for BBA.

Isolert sett er forslaget dere skal stemme over ikke dårlig i årets oppgjør.

Fagforbundets forhandlingsdelegasjon oppfordrer deg likevel enstemmig til å stemme **NEI**. Bussbransjeavtalen skal ha et lønnsnivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn, og det skal bety rundt 100 %. Gir vi opp denne definisjonen, vil det bli svært, svært, svært vanskelig å komme tilbake til det lønnsnivået det var en enighet om."

Styret drøftet den praktiske gjennomføringen av uravstemningen i BSF for å mobilisere medlemmene til å bruke stemmeretten, informasjonsopplegg og mediaframstøt om saken. Saken ble flere ganger omtalt i riksdekkende radio og aviser, blant annet i oppslag i Klassekampen 27.04.10 "Avstemningstriller i oppgjøret for bussjåførene. Ulmer i grasrota".

Stemmeurner ble satt ut ved oppmøterommet på Sorgenfri fra kl. 04.30 onsdag 28.04 og torsdag 29.04 og samme dager i kantina i Dronningens gate fra kl. 14.00 til kl. 18.00. Representant for styret var til stede for å informere og svare på spørsmål. Fagforbundet skulle ha svar mhp. uravstemningen fredag 30.04.10 kl. 12.00, og Riksmeklingsmannen skulle ha svar innen kl. 11.00 04.05.10, dvs. at evt. streik ville bli iverksatt fra 08.05.10.

Styret valgte til BSFs stemmestyre Ole Roger Berg, Harald Sehm, Henry Arntzen og John-Peder Denstad. Et overveldende flertall i BSF stemte nei til det anbefalte forslaget, men totalt på landsbasis ble det et ja-flertall. Følgende

skriv ble utsendt fra BSF da resultatet forelå den 4. mai:
"Ingen busstreik

Det blir ingen streik i bussektoren. En samlet opptelling viser et ja-flertall til nye tariffavtaler i bussektoren.

I to av forbundene (Norsk Jernbaneforbund og Yrkestrafikkforbundet) stemte medlemmene ja, i to forbund (Fagforbundet og Norsk Transportarbeiderforbund) stemte flertallet nei.

Totalt deltok 60 prosent av medlemmene i de fire forbundene i uravstemningen. 3829 medlemmer stemte ja, og 3365 stemte nei til meklingsmannens forslag til ny tariffavtale.

Stemmetallene i det enkelte forbund er slik:

Norsk Transportarbeiderforbund: 1627 ja, 1835 nei.
Fagforbundet: 49 ja, 483 nei.

Norsk Jernbaneforbund:

378 ja, 104 nei

Yrkestrafikkforbundet:

1775 ja, 943 nei.

I Fagforbundet BSF var nei andelen 84,1 %

I Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Forening benyttet 321 medlemmer stemmeretten. Dette er 73,5 oppslutning i forhold til

antall stemmeberettigede (437 stk.). Stemmetallene i BSF ble slik: 270 nei, 33 ja, 17 forkastede stemmer og 1 blank stemme.

Én for alle – alle for én
De fire fagforbundene, som alle er part i den nye Bussbransjeavtalen, ble tidlig enige om at det var det samlede stemmeresultatet som skulle gjelde. Dermed betyr det samlende ja-flertallet at avtalen er godtatt."

Styret vil i nær framtid drøfte hvordan tariffarbeidet skal følges opp etter at YTF og NJF flertallet ikke ville være med på en nødvendig streik for å realisere protokoll om Bussbransjeavtalen fra 2006. Erfaringer med den praktiske gjennomføringen av uravstemningen i BSF, informasjonsopplegg og mediaframstøt om saken vil også bli evaluert.

BSFs mål, strategier og tiltak mot pengehåndtering.

Styret har drøftet evt. initiativer for å få tilrettelagt slik at pengevesker kan oppbevares på arbeidsplassen, og om dette er ønskelig og praktisk mulig.

Bør det være med spesifikasjoner om oppbevarings-

løsninger for de evt. nye bussanleggene? Dette kan være et mulig lokalt tiltak i påvente av et sentralt vedtak om at penger skal bort fra bussen.

Det undersøkes nærmere om mulige løsninger og om disse kan legges inn som en mulig investering i evt. framtidige nyanlegg.

IA arbeid i Team Trafikk.

BSF var representert med tillitsvalgte i et møte 28.04.10 hvor teamledere, HVO, verneombud og TTs personalledelse møtte representant for Arbeidslivsenteret. Her ble det informert om og drøftet ny IA – avtale og protokoll inngått mellom arbeidslivets parter sentralt og myndighetene 24.02.10. Styret vil systematisk følge opp IA arbeidet i TT overfor virksomhetens ledelse.

Anbud og prinsippet om virksomhetsoverdragelse når det gjelder kontrollører, drift EBIT, salgskontor og drift av holdeplasser.

Saken har stått på dagsorden i flere styremøter. I møte mandag 8. mars 2010 i Samferdselskomiteen i fylket var politisk nivå enige med oss om at prinsipp om virksomhetsoverdragelse skal gjelde i saken. Fylkestinget

har vedtatt at anbudet i Sør-Trøndelag skal betraktes som virksomhetsoverdragelse, og vi i BSF forholder oss til dette vedtaket. Styremøte i AtB vedtok likevel 10. mars 2010 at stillingene som våre medlemmer i dag innehar skulle lyses ut. Dette var fullstendig uakseptabelt for oss og resten av fagbevegelsen og skjedde mot protest fra LOs representant i styret. Det ble reist krav om eiermøte i AtB.

Medlemsmøtet i BSF behandlet saken 16.03.10 og vedtok at dersom noen av disse stilingene utlyses ville BSF gå ut i politisk streik. BSF krevde forhandlinger i saken. Fylkesordfører Tore O. Sandvik var uklar i forhold til prinsippet om virksomhetsoverdragelse. Men det ble avklart i brev fra fylkesordfører og AtB at AtB skulle føre forhandlinger m/ BSF om overtakelse av ansatte (ruteinformasjon og billettsalg, drift holdeplasser og billett-kontroll). Vi kontaktet Fagforbundets Kompetansesenter for å få Fagforbundets advokater til å gjøre en juridisk vurdering av lovens bestemmelser om virksomhetsoverdragelse før vi gikk i møte med AtB.

Møte om saken ble avholdt med ledelsen i AtB 23.04.10 i deres lokaler i St. Olavs gate. På møtet deltok Ole Roger Berg og John-Peder Denstad fra BSF og fra TTs ledelse deltok Arne Nymo og Eirik Rambech-Knoff. ATB viste vilje til å finne en løsning i møtet. 4 ansatte (3,5 årsverk) i salgfunksjoner, 3 ansatte (2,45 årsverk) kontrollører og 1 ansatt (1 årsverk) på drift tilbys stilling hos AtB. TT beholder 2 stk. av de aktuelle ansatte til sjåføroppgjør. De som er ansatt som sjåfør i TT og som kan kjøre buss må tilbake til busskjøring. De andre fast ansatte blir ansatt i AtB. Det jobbes med å finne en løsning mhp. pensjon og frikort. Dersom gjennomgående opptjenings-tid for pensjon ikke lar seg gjøre ved at TT har en privat forsikring og fylket en offentlig (KLP) ordning, kan en løsning for enkelte være utleie fra TT til AtB for å sikre AFP rettigheter. Saken følges opp av styret.

Anbudspakke 2 og prinsippet om virksomhetsoverdragelse – framtidig ansettelsesforhold.

Styret har drøftet saken i flere møter og BSF har hatt tett kontakt med TTs ledelse vedrørende avklaringer om

hvilke personopplysninger som Team Trafikk plikter å gi til AtB i forbindelse med den pågående anbudsprosessen.

I et svar fra Transportbedriftenes Landsforening (TL) framgår det at opplysningene som man plikter å gi er oppstilt i Yrkestransportloven § 8 tredje ledd: Antall ansatte i virksomheten knyttet til rutetjenesten som konkurransen gjelder; alder; ansiennitet og lønns- og arbeidsvilkår. TL skriver videre at det i praksis vil være de som er tilsatte i virksomheten på tidspunktet når ny leverandør faktisk overtar virksomheten som vil få de rettighetene som følger av reglene om overdraging av virksomhet. TL skriver videre at TT på det nåværende tidspunkt ikke kan avkreve sjåførene svar i forhold til reservasjonsrett / valgrett da TT pt. ikke kan gi den informasjon loven forutsetter at skal gis før fristen begynner å løpe.

Det skal derfor i år gjennomføres normal turnussøking og valget vil ikke få innvirkning på den enkeltes ansettelsesforhold i forhold til anbudsutlysningen for den neste anbudspakken. Når det gjelder turnus fra neste høst må den enkelte ansatte tenke

nøye gjennom hva de vil søke på av turnuser da dette vil få konsekvenser for ansettelsesforholdet i TT avhengig av om TT vinner eller taper neste anbudsrunde.

Prosjekt Anbud i Team Trafikk AS – prosjektgruppe og arbeidsgrupper oppstart av anbud "Buss-transport i Trondheim 2010" – status i arbeidet.

Styret har fortløpende blitt orientert om framdrift i saken og drøftet forslag som BSF burde fremme om sommerkjøring, restkjøring 2010, bussdepoter – midlertidig og permanent, tidsstudier anbudsruiter, opplæring nye busser med mer. Saken følges opp.

Valg av ansatte representanter til Nettbuss og NSB styret.

Styret har drøftet konkrete tiltak for den praktiske gjennomføringen av avstemningen for å mobilisere BSF medlemmene til å bruke stemmeretten. LO stiller med fellesliste i Nettbuss. Norsk Transportarbeiderforbund og Fagforbundet har de to første plassene og Norsk Jernbaneforbund første vara. Fagforbundets navn er Ole Roger Berg. Til NSB styret er Fag-

forbundet satt opp på va-raplass.

Valg av ansatte representanter til styret i Team Trafikk.

BSF styret har vedtatt at vi går for samme ordning som sist med felles liste med YTF med oss på de 3 første plassene og YTF med første vara. YTF har ikke avklart om de ønsker å stille på fellesliste med BSF, og valgstyret i TT er enda ikke etablert.

Kommunevalget 2011 – Trondheimsmodellen – krav fra fagforeningene til partiene foran kommunevalget 2011.

Styret har behandlet brev av 22.01.10 fra LO i Trondheim. LO i Trondheim ber fagforeningene sende inn konkrete krav som er viktig å stille overfor de politiske partiene før kommunevalget 2011. Konkrete krav bes innsendt til LO i Trondheim innen 1. juni 2010.

Styret har vedtatt følgende konkrete krav som BSF bør fremme. Disse er oversendt til LO i Trondheim. Følgende krav stilles til partier som stiller liste til kommunevalget:

1) Vil partiet sikre at Sorgenfritomta på Tempe be- vares som et strategisk og

miljøvennlig plassert anlegg for bussdrift?

2) Vil partiet sikre kontantfrie løsninger for kollektivtrafikken i Trondheim ved at det tilrettelegges for kjøp av billetter på parkeringsautomater?

3) Vil partiet gå inn for at fylket gjennom Trøndelag Kollektivtrafikk AS driver busskjøringen i egenregi? Følgende krav stilles til partier som stiller liste til fylkestingsvalget:

1) Vil partiet gå inn for at fylket gjennom Trøndelag Kollektivtrafikk AS driver busskjøringen i egenregi?

2) Vil partiet sikre kontantfrie løsninger for kollektivtrafikken ved at det legges til rette for kjøp av billetter andre steder enn om bord på bussen eller trikken?

1. mai 2010.

Styret har et mål om å engasjere flest mulig medlemmer i 1. maiaktiviteter.

BSF foreslo følgende paroler overfor LO i Trondheim: Hovedparole:

1) Stans anbud i Kollektivtrafikken, Alternativt en breiere parole: Anbud= sosial dumping. Andre paroler:

2) Del arbeid – 6 timers dag nå;

3) Reverser arbeidslinja – ikke rør uførepensjonen.

Representantskapet vedtok som en av fire hovedparoler BSFs forslag. I tillegg vedtok representantskapet parolen 6-timers dag med full lønnskompensasjon. BSFs forslag ble derfor godt ivare tatt.

Følgende tiltak ble planlagt av styret: Frokost i kantina på Sorgenfri fra kl. 10.30 m/ Fagforbundets kor med påfølgende buss til byen for å delta i demonstrasjonstoget. Andre tiltak det ble informert om var: Dagen før dagen arrangement i Olavs Pub, kvelden 30.04.10, møte med Gerd Liv Valla i sosial samling etter folkemøtet hos Fagforbundet Trondheim fra kl. 15.00 og konsert i regi av Norsk Folkehjelp på Lilletorget kl. 16.00 – 19.00 – 1. mai innsamlingsaksjon.

Årsmøte i LO i Trondheim 11.05.10 – forslag til uttalelser.

Styret har behandlet brev av 22.01.10 fra LO i Trondheim. Forslagsfrist var 7. april 2010. Styret har drøftet forslag som BSF bør fremme, jfr. blant annet våre vedtak fra årsmøtet i BSF. Styret vedtok å oversende følgende 5 forslag til årsmøtet i LO i Trondheim:

1) Pengehåndtering. Årsmøtet i LO I Trondheim forening krever at Trøndelag Kollektiv Transport AS straks iverksetter arbeidet med å finne og innføre en kontantfri løsning for bybussene i Trondheim;

2) Ja til fylkeskommunal drift av all kollektivtrafikk i egen regi - Nei til bruk av anbud i kollektivtrafikken. Årsmøtet i LO I Trondheim støtter helhjertet opp om LOs Fylkeskonferanse i Sør-Trøndelag sitt vedtak om å jobbe for at Sør-Trøndelag fylkeskommune ikke legger mer av kollektivtrafikken i fylket ut på anbud, men heller ser på mulighetene for at man gjennom Trøndelag Kollektivtrafikk AS driver busskjøringen selv.

LO I Trondheim vil i den lange valgkampen fram mot Fylkestingsvalget i 2011 og Stortingsvalget 2013 jobbe for at Arbeiderpartiet sentralt og i Sør-Trøndelag sørger for at fylkestinget i Sør-Trøndelag, i samsvar med LO kongressens klare krav, reverserer sitt vedtak om å anbudsutsette kollektivtrafikken;

3) Uførepensjonen må økes, ikke kuttes. Mange uføre-

pensjonister er blant de fattigste i Norge i dag. Og dess tidligere du blir ufør dess fattigere blir du, fordi uføretrygden ikke følger lønnsutviklingen. LO i Trondheim går inn for å øke uførepensjonen til minst 70 % av lønna, og at den reguleres med samme kronebeløp som gjennomsnittlig lønnsutvikling ellers i samfunnet;

4) Få fortgang i biogassanlegg. LO i Trondheim krever at det nå blir fortgang i byggingen av biogassanlegg i Trondheim. Biogass brukt i tunge kjøretøy, kan gi store utslippsreduksjoner. Biogass er klimanøytralt og miljøvennlig. Målet må i første omgang være at alle tunge kjøretøy i offentlig regi drives på biogass;

5) Sentrale servicefunksjoner må beholdes i byen. LO I Trondheim går i mot at slike sentrale funksjoner som Trondheim Bydrift og Kollektivtrafikk anleggene flyttes ut i periferien. Disse anleggene er vesentlige for at byen skal funger godt, og har sine hovedbeskjeftigelse i sentrale deler av byen. Flytting ut til utkantene vil medføre urasjonell drift og masse ekstra tomkjøring og utslipp.

LOs sommerpatrulje – avholdes uke 27 – 5. – 9. juli 2010.

Styret har behandlet et brev av 02.02.10 fra LOs distriktskontor. LOs sommerpatrulje feirer 25 år i år. Det bes om at det avsettes midler på budsjettet til deltakere til Sommerpatruljen.

Det bes også om at det finnes deltakere til Sommerpatruljen. Tilbakemelding må gis innen 1. mai 2010. Styret vil i samråd med ungdomsutvalget avklare hvem fra BSF som skal delta på sommerpatruljen og evt. økonomisk bidrag. Espen Sandstad har forsøkt å få med medlemmer. Ingen fra BSF ungdommen kan delta i år. LOs distriktskontor har bedt om at det forsøkes på nytt å få med BSF medlemmer, da disse er ønsket til sommerpatruljen.

Forbundsukene 35 og 36 – 30. aug. – 12. sept. 2010

Frist for å be om bistand / besøk fra forbundet er 30.06.10. Styret har drøftet konkrete tiltak som BSF kan gjennomføre i forbundsukene. Nærmere informasjon om dette vil bli gitt seinere.

Storbykonferansen 22. – 24. oktober 2010 for Fagforbundets fagforeninger i kollektivselskapene.

BSF skal være vertskap for årets storbykonferanse. Styret har drøftet planer for arrangementet. Det anslås inntil 40 deltakere, hvorav styret i BSF inngår. Aktuelle temaer på programmet er: 1) Anbudserfaringer; 2) Vernerelatert arbeid; 3) Bioenergi / biometangass / fagforbundets satsing; 4) Yrkesopplæringsdirektivet; 5) EUs vikarbyrådirektiv i forhold til innleie og faste ansettelser; 6) Tariff – Bussbransjeavtale. Konferanselokaler og hotellrom er bestilt hos NOVA Hotell, kurs og konferanse i Folkets Hus.

BSF tur til Riga 3. – 6. september 2010.

Det planlegges en styrereise til Riga 3. – 6. september 2010. Faglig kontakt er fagforeningen i bedriften Rigas Satiksme, som driver bybuss, trikk og trolleybusser.

Medlemsutvikling og verving til BSF.

Saken står på dagsorden i alle styremøter. Vi er representert på presentasjonsrun-

der hos nye kull, og vi jobber systematisk med å rekruttere nye medlemmer.

Tillitsvalgtperm fra Fagforbundet.

15 stk. er bestilt for å bruke på hvilebuer og liknende steder.

Fagforbundet – Ungdommens dag – Stavern 2010

Ungdommens dag er under planlegging. Espen Sandstad sjekker interesse. Styret har vedtatt at BSF dekker for inntil 2 stk. for Stavern 2010.

Økonomisk støtte

Nei til EU – Oppfølging av det faglige arbeidet i organisasjonen - søknad om økonomisk støtte for 2010. Styret har vedtatt å bevilge kr. 1.000,-.

Fagforbundet Borgbuss sykehus aksjon i Kosovo - søknad om økonomisk støtte. Styret har vedtatt å bevilge kr. 1.000,-.

Norsk Folkehjelp - søknad om støtte til sommerleir for Russiske barnehjemsbarn 2010.

Styret har vedtatt å bevilge kr. 1.000,-.

SOS Rasisme - søknad om økonomisk støtte. Pr dato er det kommet signaler om en del rot i denne organisasjonen og en del usikkerhet rundt den. Styret vedtok ingen bevilgning til vi får bedre oversikt i saken.

Andre saker

Styret har også drøftet følgende saker:

- 1) Forslag til BSFs mål og handlingsplan for 2010 etter årsmøtet 2010;
- 2) Framtida til kantina;
- 3) Ansettelsesprosesser i Team Trafikk;
- 4) Sjøførhåndbok - kvittering;
- 5) BU møte Team Trafikk 08.04.10;
- 6) Arbeidstilsynet - billetthåndtering;
- 7) ISO tentamen i Team Trafikk;
- 8) Anlegg Kvenild - involvering ihht. AMLs bestemmelser;
- 9) Sommerferie 2010 – plan for kontoret.

Vits.....

Vet du hvorfor menn fjerter oftere enn damer?

Fordi damer ikke holder munnen lukket lenge nok til å bygge opp det nødvendige trykket☺

Bli kjent med BSF !

Du inviteres herved til 2 dager på Lian. En fin sjanse til å bli kjent med kolleger utenfor jobben. Begrenset plass! Først til mølla!

Kurs for "gamle" og nye medlemmer

Fagforbundet, Kompetansesenteret i Trondheim, inviterer herved til kurset Bli kjent med fagforeningen din. Her vil du få en enkel gjennomgang av hva fagforeningen jobber med, samt en innføring i Fagforbundets og fagforeningens virkemidler/muligheter i arbeidet vi utfører for medlemmene. Alle forelesere vil være fra Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Forening. Dette er grunnkurset i Fagforbundets opplæringsprogram.

En kort gjennomgang av Bussbransjeavtalen og Hovedavtalen hører også med.

Du vil altså få mulighet til å treffe flere ledende tillitsvalgte i BSF, med mulighet til å stille spørsmål til og/eller diskutere med disse.

Kurset går over 2 dager fra kl. 08.00 – 16.00.

Sted: TT BILs hytte på Lian.

Tid: mandag 07.06.10 og tirsdag 08.06.10

Under kurset vil fagforeningen sørge for en god frokost og lunch samt kaffe/te og mineralvann.

Alle kursdeltakerne vil få permisjon med lønn fra Team Trafikk disse 2 dagene

Påmelding til fagforeningskontoret: bruk postkassen eller ring eller send SMS til tlf. 480 13 875 eller send E-post: buss@broadpark.no

Historien om Lønnsoppgjøret 2010

Bakgrunn:

Bussbransjeavtalen (BBA) kom som et resultat av stadig dårligere lønns- og arbeidsvilkår knyttet til utviklingen med anbud i kollektivtrafikken. Utgangspunktet var en enighet mellom partene om å lage en ny avtale, BBA, hvor lønnsnivået skulle være mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. En del av lønnsøkningen skulle knyttes til dokumentert kompetanseheving og avtalen skulle tas i bruk ved nye eller reforhandlede kontrakter.

Fra Fagforbundets side har det aldri vært tvil om at "mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn" betyr, og skal bety omtrent 100%. I hovedoppgjøret i 2008 hadde vi resultat på omtrent 101%. BBA er en normallønnsavtale uten lokale forhandlinger. Industrien har rett til lokale forhandlinger etter hovedoppgjørene, og også i forbindelse med mellomoppgjørene. Utviklingen i perioden gjorde at vi foran årets oppgjør hadde et utgangspunkt på 93.2% av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn.

Starten:

Det startet med en felles tariffkonferanse i september 2009, der de fire forbundene enstemmig vedtok disse kravene:

Krav 1. Lønn:

100% av gj.snitt industriarbeiderlønn
Garantibestemmelse som sikrer opprettholdelse av a).

Krav 2. Arbeidstid:

Bruk av delte skift må ned på et minimum.

Strategi for å lykkes med kravene:

Bygge opp forventninger og kampvilje hos medlemmene.
Vinne opinionen.
Vise styrke – felles aksjoner

Hva fikk vi?

Kravet om en reguleringsmekanisme er blankt avvist. Det økonomiske tilbudet innebærer at vi etter årets hovedoppgjør vil ligge på 95.7% av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Det betyr at det i framtida vil bli svært, svært, svært vanskelig å hevde at

omtrent på linje med, betyr omlag 100% av industriarbeiderlønn. Det betyr en aksept av arbeidsgivers påstand om at omtrent på linje med kan bety 95%, og åpner for at de ved neste oppgjør med tyngde kan hevde at 90% av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn samsvarer med intensjonen for BBA.

I kroner og øre:

Generelt tillegg kr.
1,50 – gjelder alle - fra 1.april

Lavtlønns tillegg kr.
0,50 – gjelder alle - fra 1. juni

Rutebussjåført tillegg kr. 1,00
– gjelder rutebussjåfører – fra 1. april

Modultillegg kr. 1,00 – for de som ikke har fagbrev – fra 1. april

Modultillegg kr. 1,50 – for de som har fagbrev – fra 1. april

Deltskifttillegget er uendret, men gjelder for alle skift med pause over 1 time (ikke 2 timer som nå)

NB. Dette gjelder for oss som er på Bussbransjeavtalen. De som ikke er på den ennå, bl. a våre kamerater i Borgbuss, måtte nøye seg med de generelle tilleggene.

NB! For ansatte i administrative stillinger er lokale forhandlinger ennå ikke gjennomført når dette skrives.

Hvordan gikk avstemmingen?

En samlet opptelling viser et ja-flertall

I to av forbundene (Norsk Jernbaneforbund og Yrkestrafikkforbundet) stemte medlemmene ja, i to forbund (Fagforbundet og Norsk Transportarbeiderforbund) stemte flertallet nei.

Totalt deltok 60 prosent av medlemmene i de fire forbundene i uravstemningen. 3829 medlemmer stemte ja, og 3365 stemte nei til meklingsmannens forslag til ny tariffavtale.

Stemmetallene i det enkelte forbund er slik:

Norsk Transportarbeiderforbund: 1627 ja, 1835 nei.
Fagforbundet: 49 ja, 483 nei.

Norsk Jernbaneforbund: 378 ja, 104 nei
Yrkestrafikkforbundet: 1775 ja, 943 nei.

I Fagforbundet BSF var nei andelen 84,1 %

I Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Fore-

ning benyttet 321 medlemmer stemmeretten. Dette er 73,5 oppslutning i forhold til antall stemmeberettigede (437 stk.). Stemmetallene i BSF ble slik: 270 nei, 33 ja, 17 forkastede stemmer og 1 blank stemme.

Konklusjon:

Fagforbundet var det eneste forbundet som avviste riksmeglingsmannens forslag umiddelbart, og deretter anbefalte sine medlemmer å stemme nei. Og det til tross for at alle forbundene på forhånd var enige om at "på linje med" betyr 100% av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn, og at vi skulle ha en reguleringsmekanisme.

Vi skal være glade for at det finnes et forbund som tør å

sloss for lønna til sine medlemmer, og som har råd til å ta en konflikt. Og det var tydeligvis mange i de andre forbundene som var enige i dette standpunktet, da det skilte kun 500 stemmer på ja og nei. I de 3 LO forbundene var det faktisk nei-flertall totalt, slik at det var YTF som sikret et lønnsoppgjør, som i praksis har ødelagt Bussbransjeavtalen.

Finnes det medlemmer i de andre forbundene som er villige til å sloss for en bedre tariffavtale, så er det plass for dem hos oss. Kanskje er det på tide å støtte opp om det forbundet som vil gjøre noe, og ikke bare prate.

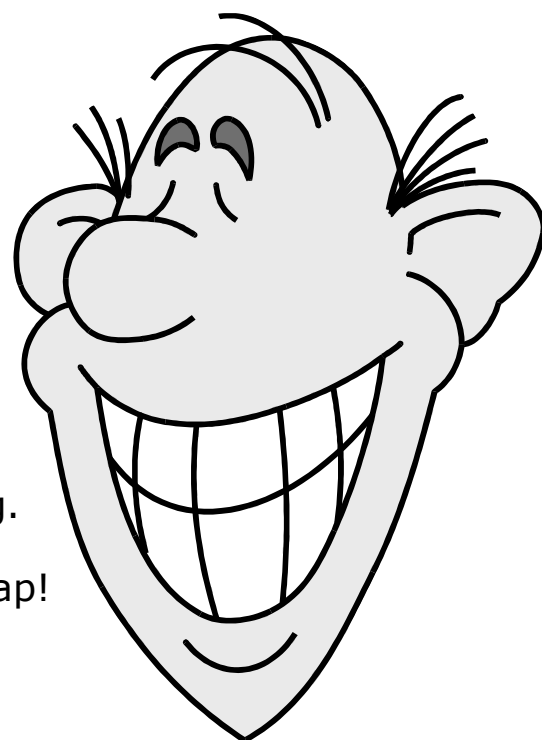
Ole R

Vits.....

Son: Mom, when I was on a bus with dad this morning, he told me to give up my seat to a lady....

Mom: Well, you have done the right thing.

Son: But mom, I was sitting on daddy's lap!



Noen tanker om turnuser til høsten 2010.

I skrivende stund er jeg som turnustillitsvalgt i BSF kommet så langt at jeg begynner å få en oversikt over hvilke forhold vi skal kjøre under til høsten, både når det gjelder anbudskjøring (AtB) og det som kalles restproduksjon, altså det som vi sitter igjen med i høst når all anbudskjøring holdes for seg.

La meg si det med en gang: Anbud er ikke bra for våre arbeidsforhold. Det ligger i sakens natur at når ting går ut på anbud skal det gjøres billigst mulig. For vår del vil det si at selskapene finleser arbeidsmiljølov og tariffavtaler (bussbransjeavtalen) og alle vil skjære ned til det absolutt minimale for å komme billigst ut.

KR KR KR



Arbeidsmiljøloven er litt rundt formulert på mange punkter, den setter ikke alltid opp konkrete ting som kan følges. Feks sier den at ei normal

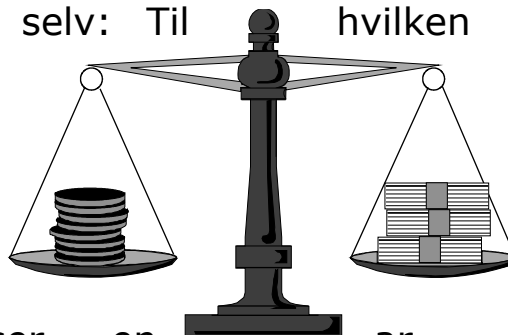
arbeidsuke skal ikke overstige 9 timer i løpet av et døgn, eller 38 timer i løpet av sju dager for oss i bussbransjen. Men det åpnes for gjennomsnittsberegning over en viss periode, som regel 8 uker, og det er her krav til antall timer kan endres. Ei normal arbeidsuke kan her tøyes til 48 timer, og endog opptil 54 timer ei enkelt uke i perioden kan avtales, hvis særlige forhold gjør det nødvendig, som feks hvis det gies ekstra fri på helligdager, eller hvis andre forhold kan gjøre det hensiktsmessig. Dette må i de enkelte tilfellene forhandles/avtales med arbeidsgiver og føres protokoll.

Samme er det med ukefri, her er kravet minimum 35 timer sammenhengende friperiode i løpet av sju dager. Men det kan i enkelte tilfeller forhandles ned til 28 timer i en enkelt uke. Vi har avtaler på friperioder ned til 10 timer fri mellom skift midtuke (AML sier 11 timer) og ned til 8 timer friperiode i helger. Dette gjør at vi kan kjøre en hensiktsmessig overgang på skiftene i helger.

Dessuten er det avtalt bruk av såkalte bio-turnuser, turnuser med spesiell rundgang. Disse vil få kveldsskift før fredag feks men det er målinger på at denne skiftordningen er bedre for kroppen og den biologiske klokka, slik at det er sagt fra fagforeningshold at 50/50 fordeling av vanlig turnus og bio-turnus kan aksepteres. Husk at det er bedriften som har ansvar og setter opp arbeidstidsordninger og har også ansvar for at slike ordninger holder seg innenfor lovverket, og som det heter i AML §10-2: Arbeidstidsordninger skal være slik at arbeidstakerne ikke utsettes for uheldige fysiske eller psykiske belastninger. Her er det sikkert mye som kan diskuteres.

Jeg avslutter med å si at dere vil oppleve mange lange skift på de nye turnusene, spesielt anbudskjøringen vil inneholde slike lange skift på opptil ni timer effektiv tid. Dette har vi tillitsvalgte påpekt, mer jevne skift på 7 og 8 timer vil være bedre, og holde sykemeldingene nede. Tid til en skikkelig PB (pausebehov) mellom turene er et annet spørsmål som vi har jobbet mye med,

men vi sliter med en arbeidsmiljølov som er rund i formuleringene. En del ting får vi ikke aksept for, og svaret på dette er pris, anbud og atter pris. Husk at planleggingssystemet HASTUS skal brukes etter føringer fra vår eier Nettbuss, og HASTUS finner ut at bruk av lange skift er billigst. Det hevdes også at HASTUS gjør at vi vinner anbud. Men jeg spør meg selv: Til hvilken pris?



Dess mer du

presser en arbeidsstokk, dess mer stiger sykemeldinger og sykefravær. Det er en balanse som skal harmonere for å få godt resultat. Vi trenger ikke anbud. Den som hevder det, har ikke fått med seg noen viktige sammenhenger. Jeg, som turnustillitsvalgt, og ikke minst de andre på fagforeningskontoret BSF bidrar gjerne med opplysninger, bare spør. Men forvent ikke at vi gjør mirakler, det tar litt lengre tid.

**Mvh VO 89 Kufås,
turnustillitsvalgt.**

Sorgenfri må beholdes som stasjoneringsted

John-Peder Denstad
Sekretær BSF

Krav til partiene før kommunevalget i 2011: Vil partiet sikre at Sorgenfri tomte på Tempe bevares som et strategisk og miljøvennlig plassert anlegg for bussdrift?

Gjennom den såkalte Trondheimsmodellen har fagbevegelsen i Trondheim ved de to siste kommunevalg oppnådd betydelige resultater fra de rødgrønne partiene for faglige krav som ble stilt til samtlige partier før valgene.

LO i Trondheim har også i år bedt fagforeningene om å sende inn konkrete krav. Styret i BSF har vedtatt å oversende flere krav hvorav et gjelder Sorgenfri: Vil partiet sikre at Sorgenfritomta på Tempe bevares som et strategisk og miljøvennlig plassert anlegg for bussdrift?

Sorgenfritomta er en meget fornuftig tomt for driftsanlegg for buss sett ut i fra logistikk- og miljømessige hensyn. Området har store muligheter for å kunne utvikles og utvi-

des, eventuelt som et park-and ride anlegg.

Årlig klimagassutslipp fra trafikk i Trondheim kommune i 2008 var 234861 tonn CO2 ekvivalenter, mens de totale klimagassutslippene var ca. 465.000 tonn CO2 ekvivalenter. Dette står i Energi- og klimahandlingsplan for Trondheim kommune, Mål og tiltak for perioden 2010 – 2020.

Lokale utslippsmål slår fast at utslippene av klimagasser i 2020 skal være minst 25 % lavere enn i 1991. Dette skal oppnås utelukkende ved hjelp av utslippsreduksjoner lokalt i Trondheim. Hovedfokus i planen er å identifisere realiserbare tiltak hvor Trondheim kommune har virkemidler. Rådmannen anslår at tiltakene som er foreslått i planen kan redusere utslippene av klimagasser i 2020 med ca. 23 % sammenlignet med tilsvarende utslipp i 1991. Sammenlignet med framskrivningen for 2020 tilsvarer

dette en reduksjon på ca 150.000 tonn CO₂-ekvivalenter.

CO₂-utslippene fra transport skal reduseres med minst 20 % i Trondheim innen 2018 i forhold til 2008-nivå. Dette er et av målene i Trondheim kommunes Miljøpakke for transport. Miljøpakken er et forlik mellom partiene AP, SV, MdG, SP, KrF og V, og ble vedtatt av bystyret 22.04.08 for å følge opp føringene for transportpolitikken som er lagt gjennom klimaforliket på Stortinget i januar 2008.

CO₂ utslippene fra transport avhenger av transportomfang, reiselengder, bruk av ulike reisemidler, og utslipp pr. utkjørte kilometer fra motorisert transport. I Miljøpakken er det definert at 20 % reduksjonsmålet blant annet skal nås ved å redusere kjøring med motorisert transport med ca. 12 %. Dette gir i sum ca. 40.000 tonn pr. år i reduserte CO₂ utslipp (usikre tall). Lokal og regional transport- og arealpolitikk blir avgjørende for å nå målet. De direkte klimagassutslippene fra transport i Trondheim kommunes egen virksomhet skal reduseres med 40 % i henhold til mål 8 i Miljø og transportpakken.

Det medfører betydelig ekstra tomkjøring å tvinge busser i anbudsruiter til Kvenild fra august 2010 framfor å bruke Sorgenfri som driftsanlegg. Det er et stort paradoks at AtB gjennomfører dette når vi ser på de mål og tiltak som ligger i Trondheim kommunes Miljø og transportpakke og Energi- og klimahandlingsplanen. Det foreligger ikke juridiske betenkninger som tilsier at denne kjøringen ikke kunne vært drevet med Sorgenfri som driftsanlegg.

Anbudskjøringen utgjør ca. 40 % av dagens TT kjøring. Beregninger viser at ekstra tomkjøring pr. dag for vinterrutene utgjør 1.050 km hvor avløserbiler ikke er medtatt og 1.661 km pr. dag hvor avløserbiler er medtatt i beregningene. Totalt blir dette 408.000 km for vinterrutene og ca. 50.000 km for sommerrutene. Årlig total ekstra tomkjøring blir ca. 450.000 km. Dette tilsvarer ca. 11 ganger rundt ekvator (Jordas omkrets er 40.070 km v/ ekvator). I tillegg kommer økt privatbilkjøring for ansatte – ca. 600 stk. – som følge av et mye dårligere kollektivtilbud på Kvenild enn på Sorgenfri. Dette samsvarer lite med at Bystyret har

vedtatt retningslinjer til kommuneplanens arealdel om at arbeids- og besøks-intensive virksomheter skal lokaliseres i områder med god tilgjengelighet for fot-gjengere og god kollektivtilgjengelighet, primært innenfor "Kollektivbuen".

Økningen i CO2 utslipp som følge av unødvendig ekstra tomkjøring av busser vil bli ca. 550 tonn CO2, forutsatt et dieselforbruk på 4,5 liter pr. mil, og et utslipp av 2,7 kg CO2 pr. liter diesel:

Å tvinge busser i anbudsruiter til Kvenild medfører en ekstrakostnad på 12,6 til 14,4 millioner kroner som følge av unødvendig ekstra tomkjøring av busser, forutsatt en anbudspris i spennet 28 – 32 kroner pr. km. Dette viser hvor ufornuftig det er å ikke bruke Sorgenfri som driftsanlegg.

I Miljøpakken for transport står det som et tiltak at Arealpolitikken skal brukes som treffsikkert virkemiddel. BSF har tatt dette opp med sentrale politikere i ulike partier, så også i forkant av at Bygningsrådet i Trondheim kommune nylig behandlet Sak 49/10 Fastsetting av planprogram for Presthusområdet på Ranheim. Reguleringsplan

for brann-stasjon, bussdepot, miljø-stasjon, bensinstasjon. Etter forslag fra Arne Byrkjeflot (Rødt) vedtok Bygningsrådet: "Utredningen av alternative tomter for bussdepot må inneholde sammenligning mellom tomtevalg når det gjelder kjørelengde både for busser og sjåførere og de utgifter dette medfører. 0-alternativet er dagens plassering på Sorgenfri."

I mål 9 i Miljøpakken for transport er det fastslått at Trondheim kommune skal jobbe hardt for at det private næringslivet, offentlige myndigheter og virksomheter, kollektivtilbydere og drosjenæringen gjennomfører tiltak med tilsvarende ambisiøse mål for utslippsreduksjon som Trondheim.

BSF vil derfor jobbe aktivt for å få innarbeidet tilsvarende formuleringer som i planprogrammet for Presthusområdet i konsekvensutredningen for Miljøpakken fase 2 i regi av Statens Vegvesen. Formannskapet i Trondheim skal uttale seg om denne i juni 2010.

BSF vil stå hardt på framover for at Sorgenfritomta på Tempe bevares som et strategisk og miljøvennlig plassert anlegg for bussdrift.

Spennende tider og uforklarlige oppdrag!

HVO Harald

De 10 ekstraturene rundt jorda vi må kjøre uten passasjerer fordi noen vil tjene penger på oss på Kvenildmyra vil ingen høre om. Kanskje noen forstår det hvis vi melder om en Oslo-tur hver dag, uten passasjerer? Det gjør meg eitreende forbannet når jeg tenker på de milene jeg må kjøre eller stå i kø med tombuss etter å ha avsluttet kjøring med passasjer. Du skal være rimelig blåst mellom øra når du sender tomme busser forbi Sorgenfri og ut til randkommunene for parkering, for så å kjøre dem tom til byen ved neste utkjøring igjen.

Adressa hadde for noen år siden et oppslag om en reisende som bodde på Vikåsen og reiste med buss til Heimdal. Husker dere saken? Gråkallbanen kom dagen etterpå og tilbød å starte med ringbuss. Så var det på'n igjen med hets av Team i noen dager. Men alt skulle bli så mye bedre med tilbud sa radarparet. Men nå er sjansen der, ikke



sant Tore 0 og Toril 0? Jeg stoler på at ringbussene er der i høstens rutehefte. Sammen med alt det andre som skulle bli bedre.

Dere skjønner vel at å bo på Lade, Strindheim, Ranheim, Reppe/Vikåsen, midt i sentrum eller hvorsomhelst er litt strevsomt når det er oppmøte på Kvenild. Enda verre ved deltskift. Eller, akkurat det skjønner vel egentlig ikke de folkevalgte..

Det er faktisk langt å gå for de som bor sør for byen også. Nærmeste holdeplass på E6 er ved fotoboksen...langt å gå derfra også. Dette betyr egentlig at alle bussjåfører plutselig MÅ ha bil! Kjempebra rødgrønn miljøpolitikk. Skal jeg si noe om tegningene over området og brakka? Tja,... Vi måtte gjøre merkbare forandringer i forhold til første forslag. Og vi er ikke i mål enda. Men akkurat det er vel ingen overraskelse? Ut å "shoppe" familiens nr 2 bil folkens! Og godt valg til neste høst...

HVOs hjørne

Hvilken side er du på?

Statens vegvesen stiller det spørsmålet i en flott og tankevekkende TV spot!

Saken dreier seg om riktig hastighet, om å holde seg på rett side. Dette kan overføres til alt vi driver med. Og spinner vi videre på effekten av dette så kan vi også si at vi har enda større sjanse når vi noen ganger velger å legge oss under den lovlige fartsgrensa. Slik sett så kan det være lurt å ligge litt under alle maksimalgrenser. Så når arbeidsmiljøloven åpner for maks 4,5 timers sammenhengende arbeid uten pause, så betyr ikke det at Team Trafikk nødvendigvis behøver å "kjøre nitti i nitti`n"?

Hovedverneombudet ved Team er ikke fornøyd med flere av skiftenes kjøretider og utstrekking av arbeidstid. Jeg er også kritisk til lengden mellom hver PB. Og kritisk til tomkjøringstider til/fra Kvernild. Spesielt i rushtid.

Siden sist....

Dette har vært en merkelig periode.

Siden sist har jeg opplevd at det har vært "tentamen" i ISO-sertifisering...uten at noen tok kontakt med meg... Siden sist har jeg opplevd at det er kommet ei forbedringsliste etter nevnte tentamen, uten at den er kommet til meg... "sensorene" fra konsernledelsen var ute å observerte tomgangs kjøringa i byen, men bedriftens HMS-avviksregister var de ikke interessert i å se på. Ei heller å intervju bedriftens hovedverneombud. Merkelig spør dere meg...

Men i forhold til eksamen den 20. og 21. mai så fikk jeg tillit, og det gjør noe med meg og det jeg står på for! Det er tross alt et av mine hjertebarn vi snakker om! Og det viser seg at flere resultat etter påtrykk fra vernesiden er de som gir pluss i margin under sertifiseringen, og ikke minst at det er samsvar mellom den kritikk vedrørende avtaler med eksterne leverandører som HVO/VO har uttrykt og de krav som stilles

for å bli ISO sertifisert.

Jeg har, sammen med BSF sendt brev til arbeidstilsynet i forbindelse med pengehåndtering og sikkerhet for dere sjåførere. Vi ba om tilsyn, slik alle store foreninger i landet hadde blitt enige om å gjøre. Vi glemte å sende kopi til arbeidsgiver, har bedt om unnskyld for det, men fått skikkelig kritikk allikevel. Både for brevet og for at jeg som HVO skrev på BSF-papir.

I samme tid har det vært tilsyn fra arbeidstilsynet hos Team Trafikk, uten at jeg er orientert. Verken under tilsynet eller i ettertid. Verken fra arbeidstilsynet eller fra arbeidsgiveren. Merkelig spør dere meg...

Branntilsyn har det også vært, men der er det ikke lovkrav at HVO / VO skal være med.

Siden sist har jeg brukt mye tid på "roe gemyttene" hos sjåførere som har vært innkalt til teamleder, eller har hørt om noen som har vært innkalt. Utrolig mye pes, som lett kunne vært unngått med litt info fra arbeidsgiveren før denne ekstra sykefravær-soppfølginga startet opp. Noen tilfeller har en mer al-

vorlig karakter. Men gjenkjennelsesgraden er for stor til at disse kan siteres.

Jeg har faktisk støttet sjåførere i å holde seg borte fra førerplassen fordi de har hatt fokus helt andre ting enn trafiksikkerhet. Når arbeidsgivers fokus har vært å redusere fraværet så har det nok vært noen skivebom de siste månedene.

Kjørt til riktig tid?

Jeg har truffet sjåførere som har fått brev og innkalling til samtale hos teamleder fordi de har kjørt for sent fra Dragvoll. Ingen av dem jeg traff hadde selv anmerket (satt strek over avgangen og notert ny) på passasjer-rapporten. Det er vel det minste sjåføren bør gjøre hvis avgangen går forsinket? Dokumentasjon er gjensidig krav.

Det er faktisk veldig mye i ordtaket "Gjør din plikt, krev din rett". Mange har et litt for sløvt forhold til hva som er plikt!

Tilfeldighetene råder:

Siden sist (23. februar) har vogn 283 gått i daglig rute-trafikk uten fotbryter for holdplassannonsering. Det vil si at kunden ikke får informa-

sjonen den har krav på, og sjåførere ikke kan gjøre den jobben de ønsker å utføre. Jeg greier aldri å forklare min arbeidsgiver at kunden vet jo ikke om sjåføren ikke gjør jobben eller om ledningen er av?

Samme lekse med vogner uten dørbrems også, de går i trafikk med mange feilrapporter. Men ikke reparert... merkelige greier at det er lov å holde på slik.

Siden sist har egentlig det meste gått litt annerledes, liksom vært plassert litt på utsiden.... Men rimelig trygg som jeg er på egne ferdigheter, godt backet opp av gode kollegaer og ei sterk fagforening så tåles litt motbør.

Ser vi litt ut av huset så er det store utfordringer i den daglige trafikk. Jeg er så heldig å få være med å risikoenalysere E6 øst inklusive nytt Rotvoll kryss. Det foregår risikoanalyser i forkant av hvert "byggetrinn/steg videre".

Men det er dere sjåførere som må melde inn hvis noe oppleves som utrygt eller trafikkfarlig. Dialogen med E6-øst er god, med korte linjer.

Strindheimsområdet er ei byggegrop. Slik skal det være i mange år. Gjensidig respekt ovenfor de som jobber langs og rundt vegen gir oss for øvrig lettere aksept for krav om forandringer i slike områder.

Innherredsveien vil bli gravd opp fra Nonnegata og til rundkjøringa ved Dyre Halses gt. Dette fordi E-verket og delvis Telenor skal legge nye kabler. Da mister vi biter av kollektivfeltet inn mot sentrum. 4-6 uker med utfordrende tålmodighetstest. Kanskje ikke like ille som den mer meningsløse seansen forbi politihuset/Gryta. 12-20 minutter fra piren og til Munkegata fordi noen innsnevrer gata og henger svartsekk over høyresvingpila. Og ingen, absolutt ingen tar tak i saken når vi varslar.

Vegdekke, eller mangel på vegdekke i deler av gatelegeme er trasig. Men trolig kommet for å bli. Det kan virke som dette blir verre år for år. Holdeplassen Heimdalsveien fra sentrum synes jeg kan stå som et eksempel på hvor håpløst det kan gjøres. Nå er vi inne i fjerde året med byggegrop der. Kanskje Håkon VII`s gt blir det neste sysselsettingsprosjekt som

går over flere år. Tiden vil vise.

Vi må uansett fortsette å melde inn det vi oppdager i trafikken og langs vegen. Gjør vi ikke det så blir enda mindre gjort.

Jeg har gått i 1.mai tog i år også, ikke mange av oss, men fanen vistes tross alt. I dette toget befant det seg plutselig en rutebuss fra Team Trafikk. Nett truffet, foran oss... Hele Olav Trygvassonsgt bortover i sakte fart, så på rødt lys gjennom ravnklo-krysset og til slutt forbikjøring av toget på høyre

side opp Munkegata. Jeg synes ikke våre busser skal kjøre slik. Vi må vi gjøre noe med traseen neste 1. mai, nettopp for å unngå trafikkfarlige situasjoner.

Fjerning av totalsummen fra skjermen på ebit er utført. Dette er gjort etter påtrykk fra sjåførere og verneombud. Det var klare signaler på at det følte ubehagelig å vite at noen kunne se dette beløpet på skjermen. I samme setning vil jeg sterkt anbefale dere alle å konsekvent ha pengeveska lukket. Ønsker dere alle en god sommer!

HVO Harald

Å fungere i et samfunn basert på rykter og til dels usannheter er ei utfordring.

Noen ganger er det mangel på informasjon som genererer rykter. Hvis det er vanskelig å få tak i informasjon så kan det være forståelig at rykter oppstår.

Når det gjelder tillitsvalgte og verneombud så er vi imidlertid tilgjengelige så godt som alltid.

Hører du rykter eller tvilsomme historier om oss eller det vi driver med så nøl ikke med å ta kontakt. Vi kan garantert fortelle om det du har hørt om oss er sant eller ikke! Høres det usannsynlig ut, ja da er det sannsynlig det, altså usannsynlig 😊



HVO Harald Sehm 480 13 847

E-post og SMS meldinger



Vi bruker E-post og tekstmeldinger informasjon til ganger er det sikkert fellesmelding som går ut til alle medlemmer, som du da ikke nødvendigvis trenger svare på. Noen ganger er det sikker informasjon som du synes er lite interessant. Da er det bare å bruke delete knappen. Vi prøver å begrense utsendingen til det vi mener er interessant for flere.

til å få ut våre medlemmer. Noen ikke enkelt å forstå at det er en fellesmelding som går ut til alle medlemmer, som du da ikke nødvendigvis trenger svare på. Noen ganger er det sikker informasjon som du synes er lite interessant. Da er det bare å bruke delete knappen. Vi prøver å begrense utsendingen til det vi mener er interessant for flere.

Når det gjelder SMS meldinger så starter alle fellesmeldinger med **BSF info**:.....

Når det gjelder E-post så er disse anonymisert, med unntak av styrets medlemmer. Så dersom du får en E-post adressert til deg + styremedlemmene i BSF så er det en fellesmelding.

Så er det selvsagt slik at dersom du ikke ønsker å få meldinger fra fagforeninga på mobil eller mail, så er det bare å si fra, så vil vi slette deg fra lista vår.

Ole Roger