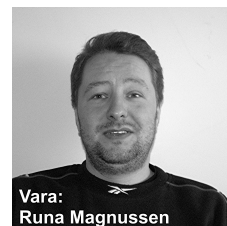


## **Sånn kan vi ikke ha det når vi skal kjøre på anbud.**



**Dette er frasen vi som er tillitsvalgt blir møtt med i flere og flere sammenhenger. Det er nå klart at Team har vunnet kjøringa i første runde i Trondheim og dette uten å dumpe prisen. Tvert imot har Team levert et særdeles sprekt miljøtilbud. Det var noen spennende dager da dette skulle avgjøres og jeg mener dette er det beste for våre medlemmer i et anbudssystem som vi er sterkt imot. Baksiden av medaljen er beskrevet i overskriften. Hverdagen er allerede blitt tøffere før den første avgangen med en AtB buss er kjørt.**

### **Mobilbruk**

Det står i sjåførhåndboka at dette er forbudt og det er for så vidt greit nok. Det folk må være obs på at dette nå faktisk kan få følger for ansettelsesforholdet. Det nytter ikke å skylde på at det var trafikklederen som ringte, krise i familien eller at du har huset annonsert på Finn. Stopp bussen og ta telefonen om det er noe som ikke kan vente.

### **Skader**

Team er i 2009 dårligst i Nettbuss når det gjelder skader. Det vises vel også på bussene. Jeg har vært ansatt i 10 år og har levert en del reiseskildringer på den tiden uten å høre et pip om det.

Det som er nytt er at disse nå faktisk blir fulgt opp av ledelsen i Team og at den som forårsaker skader blir fulgt opp. Ved gjentatte eller særlig graverende ting kan dette få følger for arbeidsforholdet. Kort sagt " Sånn kan vi ikke ha det når vi skal kjøre på anbud". Jeg vil si det så sterkt at du risikerer å få sparken ved å være uheldig. Det gode er at mange vil få gått på rullekurs.

### **Oppfølging av sykefravær**

Vi har rettigheter og plikter etter IA avtalen og vi har teamledere som skal følge opp den enkelte på sitt team. Dette ble innført i 2005 for å få ned sykefraværet. Vel nå er vi snart i 2010 og sykefra-

været er fortsatt høyt. BSF har bedt om ei evaluering av denne ordningen uten å bli hørt. Årsakene til sykefraværet er nok mange. Høsten 2008 fikk vi et katastrofalt turnusopplegg som nok bidro til økt sykefravær i år. Det meste er rettet opp og det er lite klager å kjøreopplegget i høst (i forhold til stormen i fjor). Ledelsen i selskapet mener teamtilhørighet er svært viktig for å få ned sykefraværet. Jeg tror de tar feil. Jeg har ikke fasiten på dette men tallene er klare. Hensikten med teaminndelingen er ikke oppnådd. Det kan skyldes flere ting, men det som er klart for meg er at det er for mange tilfeller hvor personkjemi mellom leder og ansatt fører til en konflikt som kunne vært unngått. Det er på tide å revurdere denne ordningen. Min påstand er at det i enkelte tilfeller med feilaktig og lite diplomatisk oppfølging kan føre til lengre sykefravær og en ansatt som føler seg mistenkeliggjort og lite verdsatt av arbeidsgiver vil ha en lavere terskel for å være hjemme neste gang. Det er også viktig å ha med seg at vi som ansatte har også noen plikter som en del av IA. Noen tar konsekvent ikke telefonen når teamleder

ringer dette er uheldig og jeg lurer litt på hvorfor. Kan det være at slik at de har hatt dårlige erfaringer eller har hørt om noen andre som har hatt det.

### **Holdeplassannonsering**

Dette har vært en gjenganger i flere år. Det er blitt delt ut advarsler for manglende roeping av holdeplasser og det er mange meninger om dette er nødvendig eller ikke. Det som er det vi må forholde oss til er at dette er en del av jobben. Hold ut, det kommer automatisk utroperanlegg til neste år.

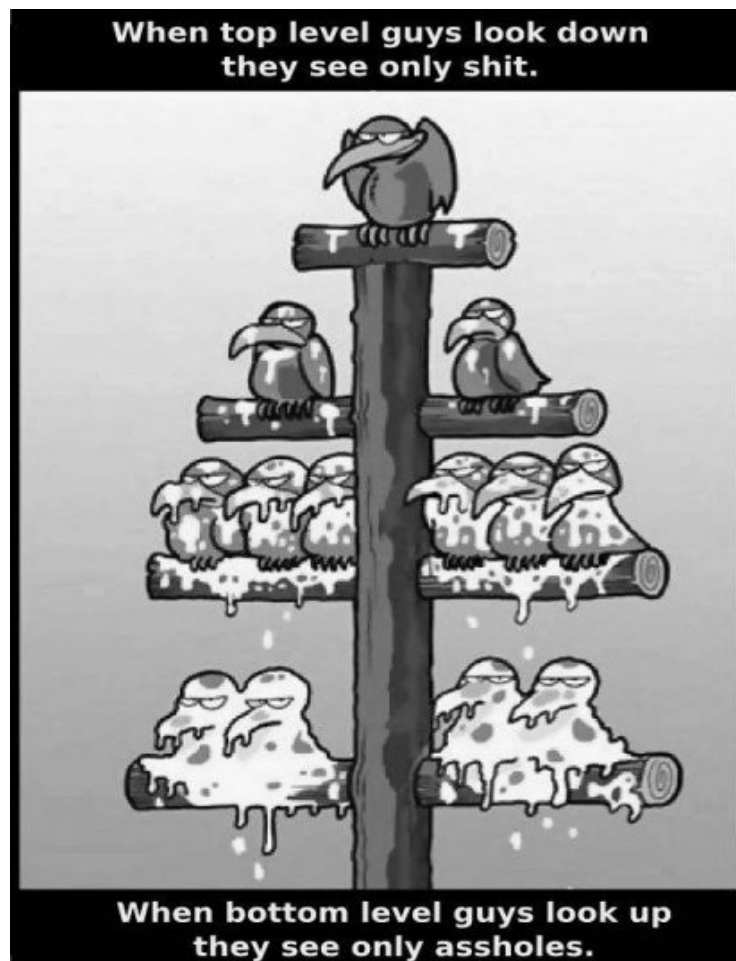
For å oppsummere så kommer vi stadig tilbake til "Sånn kan vi ikke ha det når vi skal kjøre på anbud" enten det gjelder skader eller sykefravær. Dette er alle saker som kommer til å bli fulgt opp i større grad en før av arbeidskjøper. Det er viktigere enn noen gang å ha med tillitsvalgt i møter med ledelse og overholde reglene i sjåførhåndboka selv om du er uenige i noen av dem. Gjør din plikt og krev din rett er et godt utgangspunkt så skal vi gjøre vårt beste for at pliktene ikke blir urimelige.

**Rune Magnussen**  
**Nestleder BSF**

---

## Derfor jobber vi faglig-politisk

- Fagforbundet er en demokratisk organisasjon. Landsmøtet vedtar forbundets handlingsplaner og vedtekter.
- Du blir ikke medlem av noe parti. Ditt partivalg er ditt eget!
- Vi samarbeider med de partier som deler vårt verdisyn og vår politikk.
- Vi kjemper for vår politikk overfor de politiske partiene.
- Fagligpolitisk arbeid og samarbeid gir oss styrke og gjennomslagskraft. Vi lar ikke politiske løfter, som blir gitt foran valg, bli glemt.
- Fagforbundet bygger relasjoner med alle gode krefter i samfunnet. Vi samarbeider blant annet med Norsk Folkehjelp, Naturvernforbundet, SOS Barnebyer og internasjonale organisasjoner.
- Vi arbeider for at medlemmene våre både skal ha et godt liv og et godt arbeidsliv.



## En liten reportasje fra prosjektet: «Klimaråd underveis.»



Tre sjåfører fra Team Trafikk, Per Arne Sæter, Bård Tilset og undertegnede har vært involvert i et prosjekt av Fylkesmannen i Sør-Trøndelag denne sommeren, der alle kommuner i Sør-Trøndelag har fått besøk av «Klimabus-sen.»

Dette prosjektet skal legge vekt på det såkalte klimaforliket i Stortinget, der Norge har forpliktet seg til å redusere sine utslipp med 30% innen 2030 i forhold til 1990-nivå. I tillegg har fylkesordfører Sandvik sagt at Sør-

Trøndelag må sette seg et enda større mål, å redusere utslippene innen 2020.

Grunnen til at klimadebatten får stadig større oppmerksomhet i massemedia og på ulike konferanser, er FN sitt klimapanel (IPCC) Den foreløpig siste rapporten kom i 2007(forkortet AR4)

Klimapanelet er et vitenskapelig panel opprettet i 1988 og foretar ikke selv noe forskningsarbeid, men analyserer den siste vitenskapelige, tekniske og sosioøkonomiske litteraturen som er re-

levant i miljøsammenheng og legger resultatene fram. Man må være klar over at i et globalt perspektiv er klimaproblemene ganske kompleks, med virkninger i forhold til flomkatastrofer, vannressurser, ørkenspredning, matvareproduksjon og omfattende folkevandringer til områder som kan gi en befolkning muligheter til å overleve.

For lille Norge behøver ikke en økning i jordens middeltemperatur på en grad eller to føre til store ting på kort sikt, men det vil garantert føre til store endringer i andre verdensdeler som feks Bangladesh. Men tilbake til vårt eget prosjekt. «Klimaråd underveis» har mange samarbeidspartnere, som Miljøverndep., SAE-Vindkraft, NTNU, NHO, Trønderenergi, Transnova, Enova, Husbanken, Skogselskapet og flere.

Også konsernet Volvo er med, og vi har kjørt en nyutviklet parallellhybridbuss som Volvo har en prototyp av, men som nå skal komme i serieproduksjon på våren 2010. Denne bussen ble sågar brukt av Per Arne i rutekjøring i sommer, en uke på linje 7.

Teknologien er kort fortalt at motoren stopper når bussen stopper på holdeplass eller på rødt lys i kryss. Når man kjører igjen vil da en el-motor på 160 hk drive bussen opp til 20 km/t før dieselmotoren overtar igjen. Dette vil spare 30% drivstoff og opp til 50% eksosutslipp, da slike utslipp er størst i en startfase. Spennende teknologi, og absolutt kjørbart. Lithiumbatteri på taket, som lades hver gang man bremses. Vi kunne tenkt oss en større dieselmotor, da bussen var utstyrt med en femliters rekkefyrer på 210 hk. Virket litt puslete i motbakker, selv om el-motor hjalp til litt.

Den siste måneden har vi kjørt en polskbygd Volvo 8700 med I-shift og en 12.liters motor på 250 kw og selvfølgelig Euro 5-standard, da hybridbussen ble returnert til Sverige den 1.oktober. Denne bussen var definitivt ingen sinke i trafikken, for å si det slik. Prosjektet er nå forøvrig avsluttet, og en markering skal avholdes i Erkebispegården den 11. november.

Hva har vi så hatt med i klimabussen? I tillegg til en masse info og trykksaker, har det vært ulike ting som elektronikk som bare lades ved håndkraft, en ergometer-sykkel som er tilkoblet en dynamo, en kjøresimulator fra Transnova, og andre småsaker.

I tillegg til dette har vår prosjektleder fra Fylkesmannen tatt med en spesialkonstruert bilhenger med utstyr som kan brukes til konkurranser i skolegården, og som går på ulike øvelser kjent fra «Energikampen» på NRK 1. Vi har også enkelte ganger hatt med folk fra Skogselskapet med sin egen skoghenger med informasjon om skog og karbonkretsløpet.

Skoler har vært en hoveddel av våre besøk rundt om i kommunene. I tillegg har vi vært tilstede på noen kommunestyremøter da alle kommuner har plikt til å lage en klimaplan. Disse møtene har vært åpne også for næringslivet, og de har da fått råd av prosjektleder og andre aktører om måter kommunen og næringslivet kan gripe problemet an. Det kan være støtte til ladepunkter for elbil, støtte til flisvarmeanlegg,

såkalt bioenergiløsninger. Vindkraft har vært tema, også planer for isolasjon av nybygg og arealplanlegging var aktuelt stoff på disse møtene, nybygg i strandsoner kan jo være et problemområde hvis man tenker en økning av vannstand i verdenshavene på sikt.

I det hele tatt har det vært utrolig lærerikt og morsomt å være med på disse besøkene rundt om i Sør-Trøndelag. Team Trafikk ble betrodd oppgaven med å stille sjåfører til disposisjon for Volvo sin hybridbuss og Fylkesmannen sitt prosjekt, og vi har etter beste evne prøvd å vært ambassadører både for Team Trafikk og for yrkesstanden som sådan. Om vi har lyktes får andre komme med tilbakemeldinger om, men vi føler selv at vi har gjort en god jobb.

En takk til prosjektleder Signy Overby og de andre som har vært involvert i prosjektet, det har vært et svært hyggelig bekjentskap!

Hilsen 89 Kufås

---

## ***At the gates of heaven***

A man arrives at the gates of Heaven. He was asked, "Religion?" "Hindu" the man says. He was told, "Go to Room 3, but be very quiet as you pass Room 5."

Another man arrives at the gates of Heaven. "Religion?" "Buddhist" . "Go to Room 4, but be very quiet as you pass Room 5."

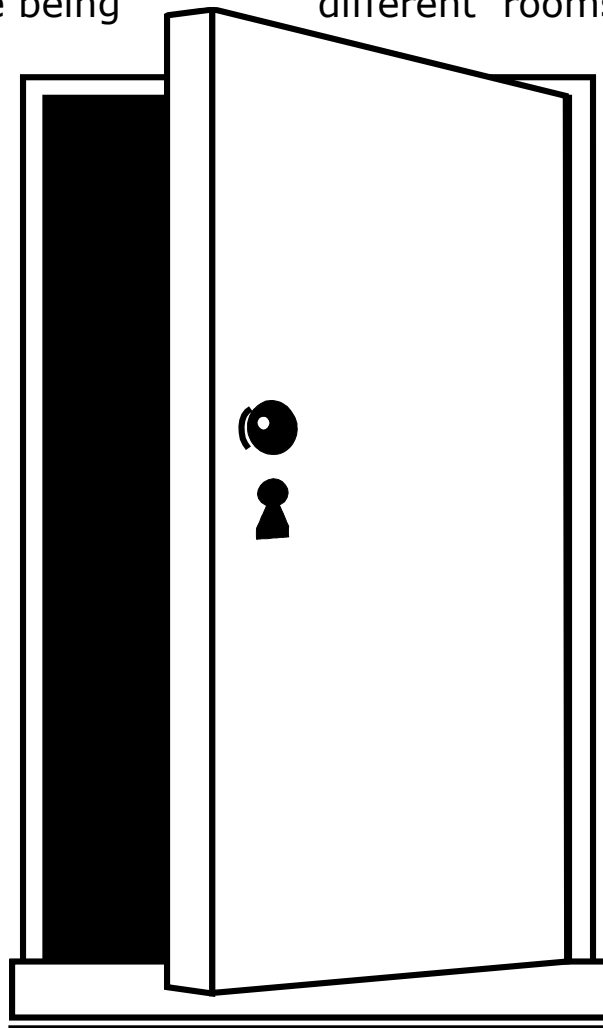
A third man arrives at the gates. "Religion?" "Christian." "Go to Room 9, but be very quiet as you pass Room 5."

A fourth man arrives at the gates. "Religion?" "Jewish." "Go to Room 7, but be very quiet as you pass Room 5." The man said, "I can understand there being different rooms for different religions, but why must we all be quiet when we pass Room 5?"

"Well, the Muslims are in Room 5 and they think they're the only ones here."

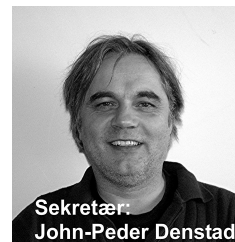
Denne fikk jeg tilsendt av en arabisk venninne av meg som selv er troende muslim

Ole Roger



## Nytt fra styret juni – desember 2009

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 – Krav fra BSF.**

Da partene fremforhandlet Bussbransjeavtalen bygde det på en enighet om et lønnsnivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn. Vi oppnådde det ved hovedoppgjøret i 2008, kr. 335.000,-. Regnemodellen partene ble enige om var: 1) Gjennomsnittlig ansiennitet i bransjen er 9 år; 2) Forholdet antallet faglærte / ufaglærte = 15 / 85; 3) Arbeid på ubekvem arbeidstid utgjør 11,6 %.

Før årets mellomoppgjør var imidlertid differansen mellom Bussbransjeavtalen og gjennomsnittlig industriarbeider-

lønn vokst til ca. 20.000 kroner i året pga. lønnsglidning i privat sektor. Med samordnet oppgjør LO-NHO, ansvarsfraskrivelse fra TL/NHO i forhold til tidligere enighet, var det umulig å få noe annet enn resultatet som ble 1 kroner timen for bussbransjeavtalen. Fagforbundet varslet at konsekvensen vil bli at vi må reise krav på over 10 kroner timen, pluss krav om sentrale justeringsoppgjør ved hovedoppgjøret i 2010.

Ut fra overnevnte regnemodell og regulativet i Nettbuss f.o.m. 01.04.09, regnet styret i BSF ut at gjennomsnittlig lønn for en bussjåfør med 3 kompetansemoduler var kr. 346.933,-. I rapport fra det tekniske beregningsutvalget 24.06.09 "Etter inntektsoppgjørene 2009" står årslønn for arbeidere i NHO bedrifter oppført med årslønn i 2008 på kr. 357.800,-. Dvs. at bussjåførlønn er langt unna på linje med gjennomsnittlig

industriarbeiderlønn slik  
Bussbransjeavtalen sier.

Styret drøftet saken på grunnlag av Tariffheftet – Debatthefte fra Fagforbundet ang. tariffoppgjøret 2010. Medlemsmøtet i BSF 08.09.09 vedtok følgende krav til hovedtariffoppgjøret 2010.

TARIFFAVTALENS OMFANGS-BESTEMMELSER: Omfangsbestemmelsene må utvides til å gjelde alle stillingskategorier i bussbransjen.

LØNN: Gjennomsnittlig industriarbeiderlønn: Det kreves lønn minst som gjennomsnittlig industriarbeiderlønn, jfr. Bussbransjeavtalen.

Klargjørere: Klargjørere med fagbrev som renholder eller sjåfør skal lønnes som fagarbeider.

Kveldstillegg 40 % av time-lønn fra kl. 17.00 – 06.00.

Helgetillegg 40 % av time-lønn hele helga fra lørdag kl. 06.00 til søndag kl. 24.00 / utskiftets lengde.

Natttillegg 40 % av timelønn.

ARBEIDSTID:

Helgearbeid: Arbeid maks hver 3. helg.

Veskeoppgjør: Veskeoppgjør daglig i betalt tid.

Leilighetsvise forsinkelser: Bestemmelsen må bort.

Sammenhengende mønstring v/ tilsagt overtid samme dag: Skal betales

FRIKORTBESTEMMELSER:

Frikort må gjelde for arbeidere og ektefelle / samboer og barn under 17 år på alle selskap innen definerte konsesjonsområder.

PENSJON: Uførepensjon: Uførepensjon økes til 66 % fra 62 % som i dag.

VELFERDSPERMISJONER:

Dødsfall: Antall dager med permisjon med lønn skal også dekke nødvendige reisedager. Tannlegespesialist: Begrepet "spesialist" fjernes.

Eget bryllup: Punktet må føyes til permisjonsreglene.

OPPGJØRSFORM:

Frontfagsmodellen og Bransjeavtalen: Vi krever at lønnsoppgjørene for bussbransjen håndteres på en annen måte enn dagens frontfagsmodell gir rom for. Årsaken er flere, men det er to forhold som er viktige. Først forhandler NTF og YTF for privat sektor. Så kommer forhandlingene i Spekter for oss i etterkant. Vi krever samtidighet i disse forhandlingene. Det andre, og

største problemet, er selve forhandlingsopplegget som LO har, med Frontfagmodellen. Der legges det en mal for lønnsoppgjørene av forbund i privat sektor som har lokal forhandlingsrett. De tar ut mesteparten av sine lønnsøkinger i lokale forhandlinger og dermed blir det sentrale oppgjøret mindre viktig for dem. Men for oss blir dette helt ødeleggende, da de legger en mal som det er nesten umulig å komme over. Nå krever vi at lønnsoppgjørene for vår bransje må håndteres på en annen måte. Vi kan ikke lenger være underlagt de sentrale føringene for frontfagene, for da vil vi aldri kunne komme opp på et anstendig lønnsnivå.

17. – 18. september 2009 var det en felles tariffsamling hos Fagforbundet for tillitsvalgte i de fire forbundene i bussbransjen. Her deltok Rune Magnussen, Børge Tingstad og John-Peder Denstad fra BSF. Det var en stor enhet rundt følgende krav og strategi:

Krav 1. Lønn:

- a) 100 % av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn
- b) 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 "ta vare på helsa".

Rune Magnussen og John-Peder Denstad deltok for BSF på tariffkonferansen til Fagforbundet i Sør Trøndelag på Røros 13. – 14. oktober 2009. Representantskapet vedtok følgende krav for Spekter område 5 Bussbransjeavtalen.

OPPGJØRSFORM: Frontfagsmodellen og Bransjeavtalen: Vi krever at lønnsoppgjørene for bussbransjen håndteres på en annen måte enn dagens frontfagsmodell gir rom for.

TARIFFAVTALENS OMFANGSBESTEMMELSER: Omfangsbestemmelsene må utvides til å gjelde alle stillingskategorier i bussbransjen.

LØNN

- a. 100 % av gjennomsnittlig industriarbeiderlønn
- b. Garantibestemmelse som sikrer opprettholdelse av a.

**ARBEIDSTID**

Kveldstillegg 40 % av time-lønn fra kl. 17.00 – 06.00.

Helgetillegg 40 % av time-lønn hele helga fra lørdag kl. 06.00 til søndag kl. 24.00 / utskiftets lengde.

Bruk av delte skift må ned på et minimum.

**RENHOLDER:** Renholder med fagbrev som renholder eller sjåfør skal lønnes som fagarbeider.

Tillitsvalgte i forbundene i bussbransjen skal samles igjen iløpet av februar 2010 for å samordne kravene fra de ulike forbundene, og det skal kjøres en "ta vare på helsen di kampanje" i løpet av vinteren.

**Angående endringer på sommerturnus 2009 og ønsker om endringer for sommeren 2010.**

Styret behandlet på ettersommeren et notat fra turnustillitsvalgt Per Erik Kufås. Hans rapporter er et godt grunnlag for fagforeninga å jobbe videre med opp mot Team Trafikk og det nye bestillerselskapet i fylket. Det ble gjort en gjennomgang av sommer 2009 og skissert løsninger for pauser / billette-

ringer på de skift som falt uheldig ut når det gjelder tid før pause avholdes, og tid til nødvendig PB. TT informerte muntlig om at påtalte skift for linjene matebuss Reppe, 63, 5, 46 og 66 / 36 vil bli fulgt opp.

For å sikre oss at vi ikke kommer på etterskudd også til neste sommer, og dermed oppnå en bedre regularitet og ikke minst kvalitet, må turnustillitsvalgt tidlig involveres når bedriften starter arbeidet med å utarbeide sommerturnuser, slik at de verste «fellene» kan taes bort før turnusene kommer ut. For å ligge i forkant av prosessen, har vår turnustillitsvalgt foreslått konkrete endringer overfor TT i rundgangen for linje 46, ombygging av rundgangen til linje 19 når den går mot City Syd, sammenhengende avganger linje 36 og 66 må bygges om hvor kobling mot linje 60 eller 20 eller 19 må vurderes.

Saken ble behandlet i medlemsmøte 08.09.09 etter innledning av Per Erik Kufås.

**Innkjøringstider.**

Det ble avdekket en betydelig mengde feil på en del inn- og utkjøringstider på årets sommerkjøring.

Turnustillitsvalgt har gjort en stor jobb med å påtale og få rettet opp disse feilene.

Turnustillitsvalgt tok også et betydelig arbeid med sjekk / kontroll av innkjøring / utkjøring / kjøretider på de nye høstturnusene fra høsten 2009. Styret drøftet et notat fra turnustillitsvalgt i møte 18.08.09, og ble orientert om at noe etterarbeid måtte påregnes når det gjelder udekte skift, samt enkelte korrigeringer ved rundgang der feil måtte oppstå.

Selv om TT har et HASTUS datasystem hvor faste faktorer skal være innlagt, blant annet innkjøringstid, skjer det feil i systemet. Derfor er det viktig med manuell sjekk av turnustillitsvalgt når andre og tredje utkast av turnuser foreligger, og det er viktig at medlemmene rapporterer inn avvik.

### **Rutiner for nattbuskjøring.**

Saken gjelder pengehåndtering og kontrollrutiner. BSF oversendte et brev til TT om saken 24.06.09. Møte mellom BSF og TT om saken ble første gang avholdt 30.06.09, og styret i BSF har drøftet saken i flere omganger. Sty-

ret har vedtatt at det må gjøres en total gjennomgang av nattbusskonseptet med alle instruks. BSF har bedt om å få en gjennomgang av både rutiner for pengehåndtering på nattbussen og for hvordan kontrollene skal gjennomføres og ikke minst bruken av sivile kontrollører. Med dagens system er vi ikke helt sikre på at rettsikkerheten til den enkelte er godt nok ivaretatt. Kontrollene kan få så store konsekvenser for den enkelte at vi må være helt sikre på at dette blir gjort forsvarlig. Vi ønsker at en enkel instruks bør oppdateres slik at alle sjåførere får denne og god praksis kan opprettholdes, og vi ønsker at instruks for nattvert må gjennomgås.

BSF har oversendt til TT forslag til nattbusrutiner og uttaksrutiner for buss. Den interne prosessen på TT er ikke avsluttet i denne saken. Saken følges opp av BSF og HVO.

### **Lokal avtale om korpsansienitet.**

Lokal avtale om korpsansienitet ved skifte av arbeidsplass/avdeling i TT ble inngått fra 11.09 1998. Denne avtalen sier at du får med deg 50 % av ansienniteten fra avde-

lingen inn i sjåførkorpset ved ufrivillig bytte og 25 % av ansienniteten inn ved frivillig bytte. Denne avtalen fraviker på en måte ansiennitetsprinsippet for de som ikke er i sjåførgruppa.

Styret har vurdert avtalen i forhold til Bussbransjeavtalens (BBA) bestemmelser, og vedtok å si opp den lokale avtalen. Protokoll om dette ble underskrevet i møte med TT 03.11.09.

Med dette unngås mulige uheldige situasjoner som at en fra annet sted i konsernet får med seg 100 % ansiennitet inn i sjåførkorpset mens en fra en avdeling internt her på Team Trafikk bare får med seg 25 % av sin ansiennitet. Etter BBA § 3.6 "Konsernansiennitet" gjelder nemlig medbrakt konsernansiennitet som bedriftsansiennitet ved søknad på ledige skift.

BBA § 3.5 "Intern rekruttering til ledige turnuser / skift" gjelder nå for søking på turnus, nattbuss, overtid o.s.v. blant sjåførgruppa. Og en fra en annen avdeling får nå all opptjent bedriftsansiennitet regnet med hvis han/hun bytter fra en annen avdeling til sjåførgruppa.

### **10 % ansatte og ansiennitetsprinsippet.**

Styret har drøftet saken på grunnlag av et notat fra TT 30.10.09. Bemanningen i TT var pr. oktober 2009 i balanse, og dette medfører mindre tilgang på arbeid for ansatte som ønsker arbeid ut over avtalt stillingsandel. Team vil gjerne beholde 10 % ansatte og ville i den anledning fravike ansiennitetsprinsippet for å fordele kjøringen jevnt blant disse sjåførene. Bussbransjeavtalens (BBA) § 3.5 "Intern rekruttering til ledige turnuser / skift" kan tolkes til å gi anledning til dette.

Når det gjelder omfanget av kjøringen blant 10 % ansatte, så viser tallene for oktober 2009: Mer enn 80 % (16 stk), 50 – 80 % (21 stk), 20 – 50 % (45 stk), 0 – 20 % (47 stk)

Vår talsperson for 10 % ansatte ville at vi skulle stå på ansiennitetsprinsippet. Styret i BSF har følgende standpunkt: 1) Ansiennitetsprinsippet er svært viktig for fagbevegelsen; 2) De som ønsker det må få hel fast stilling jfr. BBA § 2.2.1 tredje ledd.

3) De deltidsansatte har fortrinnsrett framfor nyansettelser i bedriften jfr. Arbeidsmiljølovens (AML) § 14.3; 4) Det er viktig å se på hva 10 % deltidsansatte kjører i forhold til fast ansatte på rammeturnus.

Vi må unngå at det blir slik at noen "skummer fløten" og andre må kjøre "rasket"; 5) Er det og kommer det til å bli et problem med for lite kjøring for 10 % sjåførere som har dette som eneste jobb. Styret vedtok: "Vi sier nei forslaget fra Team, ansiennitetsprinsippet skal gjelde.

Varsler samtidig at vi er klar over eventuelle konsekvenser dette kan få."

Protokoll om saken ble underskrevet mellom partene i bedriften 03.11.09, og innebar et kompromiss.

### **Prosjekt Anbud i Team Trafikk AS – sluttrapport og oppfølging av arbeidet**

Saken ble drøftet i hvert styremøte i BSF våren fra mars til september. Sammenstilt rapport fra møte i prosjektgruppa forelå 18.06.09. Styret drøftet innholdet i sluttrapporten og utfordringer framover som må løses i tilknytning til dette arbeidet: Det manglet konklusjoner på hva man er enige om i arbeidsgruppene, for eks. innen gruppene administrasjon og andre sjåførkostnader. Teamlederne var dårlige til å svare på konkrete spørsmål fra arbeidsgruppene.

BSF oversendte 01.07.09 til ledelsen i Team Trafikk følgende kommentarer til sluttrapportene fra anbudsgruppene:

"Skift og turnus: Overenskomsten sier spisepause skal gies etter 4 timer så vidt mulig – og det er alltid mulig på vårt område – vi har vært enige om 4 1/2 time av praktiske hensyn. Det må vi holde på.

Vi har hatt intern enighet om at skiftlengder ikke skal være over 8 1/2 time. Det må vi beholde. (vi skal jo også få ned sykefraværet)

Ta ut et søndagsskift holder ikke for å få 37 1/2 t/uke – alle søn- og helligdager må ut + alle lørdagsskift etter 18.00 og alle skift etter 15.00 på jul-, påske-, og pinseaften. AML. Vi kan gjerne lage noen slike turnuser

Spisepause på hvilebu betyr at pausen blir betalt og det er

---

egne krav til spiserom. Blir fort dyrt.

Øvrige sjåførkostnader: Her bør det raskt avklares noen saker som var diskutert – ta sjansen på å prøve noen tiltak straks (prøveperiode 6 mnd).

Egen tlf/nr for fravær; Bedre interninformasjon; Utvide egenmeldingsperiode til 14 dager.

Diesel – skader opplæring:

Sette i verk noen tiltak straks: 1) Utbedre skadeområder som er registrert; Rullekurs for flest mulig; 2) Avklare om filterskift (trenger ikke full C servise for å gjøre dette) påvirker dieselforbruk så mye som man tror.

Vognvedlikehold:

Ingen kommentarer

Vask og klargjøring:

Husk bare at nattarbeid er tyngre og mer helsefarlig enn dagarbeid

Administrative kostnader:

Det finnes ikke faglig belegg for å si at "hovedsvaret på fraværspørsmålet er oppfølging på enkeltnivå" og at "fravær i stor grad handler om holdninger". Hvis dette er utgangspunktet blir det vanskelig å jobbe videre. Vi må a

en breiere tilnærming en dette.

Vi savner også mer konkret gjennomgang fra denne gruppe. Hva med en konkret gjennomgang av hva vi trenger av administrasjon og ledere på forskjellig nivå for å drive anbuds pakken. Mulig dette ligger i Bergenspakken, men da må gruppa presentere en kortversjon av denne."

Styringsgruppemøte i prosjektet skulle avholdes tirsdag 25. august 2009, dagen før styremøtet i TT. Her skulle konkrete forslag til tiltak drøftes.

Styret i BSF vedtok:

"Saken følges opp i styringsgruppa tirsdag 25. august 2009. Videre arbeid må formaliseres i forhold til avtaleverket og det bør vurderes i denne sammenheng om arbeidsgruppene bør videreføres med den benyttede sammensetning."

Prosjektarbeidet ble tatt med inn i anbudsberegningene fra ledelsen i TT, men anbefalingene ble ikke alltid tatt hensyn til. Det ble for eksempel lagt opp til en vaskekostnad på kr. 0,38 pr. km selv om arbeidsgruppa kom

fram til kr. 0,61 pr. km. Styret i BSF ble 29.09.09 orientert om at arbeidet i prosjektgruppene er avsluttet.

### **Anbud "Busstransport i Trondheim 2010" – gjennomgang av anbudspapirer og BSF krav til endringer i anbudsdokumentene om ansattes vilkår.**

Saken har stått på dagsorden i alle styremøter i BSF. Anbudsdokumenter ble utsendt fra fylket 15.06.09. Fylket valgte å benytte kjøpsformen "konkurranse med forhandling" i henhold til Lov om anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69 samt FOR 2006-04-07 nr. 403: Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene.

BSF var i løpende kontakt med LOs distriktssekretær Kristian Tangen. Fylket v/ fylkesordfører Tore O. Sandvik holdt ikke sin avtale om å sende dokumentene ut til LOs distriktskontor for en siste gjennomgang av formuleringene om lønns og arbeidsvilkår, før utsendelse til de prekvalifiserte søkerne TT, Nettbuss Trøndelag, Gauldal Bilag, Trønderbilene, Concordia, Tide, Norgesbuss og Veolia. Fylket hadde fastsatt at siste dag for spørsmål,

svar, endring i konkurransegrunnlaget, var 25.08.09. Frist for innlevering av tilbud var satt til 10.09.09.

Dokument om Konkurransegrunnlaget punkt 5 inkl. Bilag 1 omfattet 13 av våre krav som vi hadde oversendt til og drøftet med fylket. I konkurransegrunnlaget var det imidlertid inntatt at operatøren fritt kunne reforhandle avtalene merket med \* etter første driftsår. Dette gjaldt alle punkter listet opp over bortsett fra pensjonsavtaler og fortrinnsrett til ansettelse hos operatør.

BSF vedtok i medlemsmøte 16.06.09:

"Fylkeskommunen har brutt sine egne vedtak om at ansatte ikke skal tape rettigheter i forbindelse med anbudet i kollektivtrafikken i Trondheim.

Vi krever at fylkeskommunen endrer betingelsene i anbudet på følgende punkter: Frikortbestemmelser; Tidsrom de lokale avtaler skal gjelde for; Innholdet i div avtaler; Osv (fullmakt til å gjøre lista fullstendig).

Disse punktene er ikke i tråd med fylkestingets tidligere vedtak i juni 2008. Disse punktene gjør at vi "forstår"

hvorfor fylket har brutt avtalen med LO om at LO skulle få se anbudsbetingelsene som omhandlet ansattes rettigheter, før anbudspapirene gikk ut.

Dersom disse betingelsene ikke blir endret i tråd med fylkestingets tidligere vedtak i god tid før 25.08, må vi ta i bruk sterkere virkemidler.”

Mini-Frontruta nr. 1-2009 hadde følgende overskrift: Anbudet i Trondheim betyr lønnsnedslag, reduserte rettigheter og dårligere arbeidsforhold for ansatte.

BSF oversendte 18.06.09 til Fagforbundet (Stein Guldbrandsen), Fagforbundet Sør-Trøndelag (Arne Jan Skjerdingsstad og Gunn Elin Flakne) og LOs distriktskontor (Kristian Tangen) følgende kommentarer til anbudsdokumentene utsendt av Sør-Trøndelag Fylkeskommune 15.06.09: "Anbudet i Trondheim betyr lønnsnedslag, reduserte rettigheter og dårligere arbeidsforhold for ansatte i Team Trafikk.

Anbudet på kollektivtrafikken i Trondheim er ikke i tråd med tidligere lovnader fra AP (vedlegg 1) og vedtaket i Fylkestinget 17.06.08 (vedlegg

2). Dette er et direkte resultat av at anbudsdokumentene ble sendt ut uten av LOs distriktskontor fikk dem til gjennomsyn, stikk i strid med det som var avtalt i Samarbeidskomiteen LO / AP i Sør-Trøndelag.

1. Det første hovedpunktet som ikke er holdbart, er at frikort for ektefeller / samboere og barn ikke lenger skal gjelde i hele byen, men kun på de linjene som det enkelte selskap kjører på (vedlegg 3). Dette slår direkte inn i lønnsvilkårene for de ansatte i Team Trafikk AS. For enkelte kan dette dreie seg om tusenvis av kroner pr. år. Vårt krav er at vår frikortordning skal gjelde for hele Team Trafikks nåværende konsejonsområde.

2. Det andre hovedpunktet er at de fleste lokale avtalene som er tatt med, ikke skal gjelde for mer enn ett år (vedlegg 4). I anbudsdokumentet er det inntatt at operatøren fritt kan reforhandle disse avtalene etter første driftsår. Vårt krav er at innholdet i våre lokale avtaler må gjelde for hele anbudsperioden.

3. Det tredje hovedpunktet er at arbeidsforholdene vil bli forverret da det blant annet ikke er tatt inn viktige krav til arbeidsmiljø for sjåførene i anbudsdokumentene (vedlegg 5) og at det ikke stilles krav til faste ansettelser (vedlegg 4). Vi krever at vår spesifikasjon til førermiljø / HMS tas inn i anbudsdokumentene og at oppdragsgiver stiller krav om faste ansettelser.

4. Det fjerde hovedpunktet er at "god dialog med ansatte i forhold til ruteplanlegging", har blitt til 2 samarbeidsmøter pr. år (vedlegg 6). Vårt krav er at slike møter som et minimum må avholdes en gang pr. måned for å sikre reell medinnflytelse.

5. I anbudsdokumentene framgår det at et permanent bussdepot skal ha spiserom, mens dette ikke er tatt med for midlertidige bussdepot / oppstillingsplass (vedlegg 7). Vårt krav er at anleggene skal ha kantine på samme nivå som i dag, på grunn av den viktige sosiale funksjonen dette har.

6. Oppdragsgiver har stilt som krav at kun minimum 25 % av evt. bonus skal gå til de

ansatte (vedlegg 8). Vårt krav er minimum 75 %."

Etter oppfordring fra LOs distriktssekretær oversendte BSF et notat 10.07.09 til fylkesordfører Tore O. Sandvik (AP), gruppeleder Olav Huseby (AP og gruppeleder Ola Huke (SV), med noen endringsforslag til BSFs kommentarer til anbudsdokumenter utsendt fra Sør-Trøndelag fylkeskommune 15.06.09:

"Anbudsdokumentene og ansattes vilkår. På oppfordring fra Kristian Tangen har vi gått gjennom vår liste over de sakene vi mener ikke er i samsvar med lovnader og vedtak i anbudssaken. Etter en grundig gjennomgang finner vi grunn til å komme med noen endringsforslag: For å ta sakene i motsatt rekkefølge.

6. Bonus til ansatte. Dette er ikke en sak som det er sagt eller vedtatt noe om på forhånd, men som faktisk er en dårligere ordning enn den vi har hatt. Vi har hatt en bonusavtale som gir 50 % til ansatte når målene er nådd. Og det er vanlig praksis i flere selskap vi har kontakt med. Derfor var det meget skuffende å registrere at Ar-

---

beiderpartiet ikke ville tilgodese ansatte med mer enn 25 % av eventuell bonus.

Spesielt når vi ser på de kravene som blir satt til ansatte i anbudssituasjonen.

Vi finner det lite arbeidervennlig at 75 % av ev. bonus skal gå i lommene på f.eks. franske Veolia eller andre selskap. Det må det i alle fall være 50 % til hver part, som et minimum.

5. Kantine/spiserom. For det første er det selvsagt ulovlig å anlegge et midlertidig anlegg uten spiserom for ansatte. Vi har forståelse for at det på et midlertidig anlegg ikke så enkelt lar seg etablere full kantinedrift, men spiserom må være på plass.

Når det gjelder de permanente anleggene så er en kantine selvsagt et mye bedre tilbud enn et spiserom, både sosialt og helsemessig. Vi snakker ikke om vårt nåværende kantineselskap, men om at det må settes krav til at operatøren skal etablere en kantine for sine ansatte på anlegget.

Når det gjelder midtbyen, så er det praktisk og økonomisk fornuftig å få til en samlokalisering av en kantine for sjåførene uansett selskap. Årsa-

ken er selvsagt at en kantine må ha et visst kundegrunnlag for å kunne drive rasjonelt og tilby åpningstider som passer skiftarbeidere. Dersom man kunne blitt enig om et felles lokale kan man etablere et nytt konsept / selskap for kantinedrift, eller en ny operatør kan gå inn på eiersiden i det nåværende kantineselskapet. Her gjelder det kun å finne gode praktiske løsninger.

Et opplegg der ansatte ikke får tilbud om kantine, vil være en vesentlig svekkelse av våre arbeidsforhold.

4. God dialog med ansatte. Jeg går ut fra at alle forstår at en god dialog krever litt oftere kontakt enn 2 ganger pr. år. Skal dette være et reelt samarbeid må kontakten være jevnlig og ofte. Vi vet jo fra andre anbudsutsatte områder at et av de store problemene er at kontakten mellom anbudsselskapet og de ansatte i operatørselskapet blir for dårlig. Ikke bare for å ivareta de ansattes behov for endringer, men også av hensyn til publikums behov, som jo ofte forholder seg muntlig til sjåføren når det gjelder tilbakemeldinger. Alle parter vil være tjent med en god og re-

gelmessig dialog her, Vi foreslår 6 ganger pr år.

3. HMS krav for ansatte (spesielt sjåførere). Det er ingen praktiske problemer med å sikre alle ansatte et minimum av rettigheter ved å sørge for at alle ansatte har en % vis fast minimums stilling (10 % bruker vi i dag – jfr. lokal avtale) Dette for å unngå tilkallingsvikarer som i praksis står uten rettigheter. Uten et slik krav vil våre rettigheter bli klart dårligere enn i dag. Det handler også om å sikre en viss kvalitet på arbeidet til ansatte gjennom å sikre at de regelmessig driver yrket sitt.

Når det gjelder sjåførenes arbeidsmiljø i bussen, så kan vi tenke oss en direkte dialog mellom vår HVO og de/den ansatte i anbudsselskapet som har ansvar for den tekniske utformingen av kravspesifikasjonen til bussene. Her finnes det nemlig mye rart på markedet for busser, som er langt under den standard vi har kommet frem til gjennom mange års arbeid. Det dreier seg om relativt små tiltak som gir en sikrere og bedre hverdag for sjåførene. Hvis man mener noe med at arbeidsforholdene ikke skal bli dårligere, må disse punktene inn i kravspe-

sifikasjonene. Hvis det ikke står i "spesen", vet vi at operatørene vil bestille billigste standard løsninger, hvilket vil være et langt tilbakeskritt for våre medlemmer.

2. Lokale avtaler. Her kan vi ta ut noen avtaler, de som er mest praktiske måter å løse lokale utfordringer på. Det gjelder Kjettingavtalen og Godtgjørelse til opplæringsinstruktører. Disse ser vi i ettertid er unødvendige, da det uansett må finnes lokale løsninger.

Når det gjelder de resterende avtaler er hovedproblemet reforhandlingsklausulen etter ett år. Det vil i praksis si at avtalene forsvinner etter ett år, da det ikke finnes reell lokal forhandlingsrett i vår bransje.

Vi foreslår en alternativ formulering: "De lokale avtalene gjelder inntil partene lokalt blir enige om noe annet." Slik vil vi sikre at partene er enige om eventuelle forandringer eller fjerning av avtalene.

1. Frikort. Dette er en sak som går direkte på lønna vår. Spesielt vil dette ramme barnefamilier og familier som er

miljøbevisste (bruker mye buss). Dessuten vil det slå helt tilfeldig ut i forhold til hvor du bor i byen, hvor mye du blir rammet. Vi finner det ufattelig at man kan gå til direkte angrep på våre lønnsvilkår på denne måten.”

Turnustillitsvalgt Per Erik Kufås laget medio juli et grundig notat m/foreløpig oppsummering om ruteoppsettet som Administrasjons-selskapet i Sør-Trøndelag fylkeskommune hadde lagt til grunn i en anbudssituasjon for rutetrafikken i Trondheim fra august 2010. Dette ble oversendt til administrasjonen i Team Trafikk og BSF styret drøftet notatet, som blant annet fastslo: ”Det som slår en ved første overblikk er at avgangstider og kjøretider er lik over hele driftsdøgnet. Dette er stikk i strid med våre erfaringer igjennom mange år som kollektiv aktør i Trondheim, der differensierte tider er en forutsetning for å drifte og avvikle trafikken på en god og fornuftig måte igjennom et driftsdøgn, til beste for våre passasjerer og våre sjåførere. For å oppnå en god trafikkavvikling uten differensierte kjøretider må etter mitt syn følgende forutsetninger legges til grunn:

1) De kollektivfelter som er opprettet må kollektivtrafikken få bare for seg selv, ingen andre må få anledning til å bruke dem.

2) Nye forlengede kollektivtraseer må opprettes, som for eks. i Innherredsvegen ved Dalen hageby hvor vi har inn-snevring, og ikke minst igjennom midtbyen.

3) Lyskryssprioritering for kollektivtrafikken må til i hvert kryss, også styrt lys i rene fotgjengeroverganger som ved Trondheim Torg.

4) Ingen tilbakeblokkering i sentrale kryss i midtbyen i rushtid morgen – middag.

5) Ingen kontanthåndtering på bussen.

6) Intet kortsalg på bussen.

7) Det forutsettes nok busser oppsatt så frakjøring unngås i rush.

8) Absolutt alle busser som trafikkerer anbudsrutene består av type lavgulv med nedfellbar rampe for håndtering av barnevogner og rullestol / el. rullestol / rullatorer. Som man ser av forestående

punkter er ingenting av dette foreløpig oppfylt.

Etter min mening blir det store problemer med en trafikkavvikling uten differensierte passeringstider og avgang / ankomsttider uten disse momenter på plass.

Kufås gjennomgikk også samtlige blokker / hovedstolper som er tilgjengelig fra anbudsselskapet. Han fant at avgang videre i rush morgen/middag kommer til å bli forsinket på følgende linjer i midtbyen:

- 1) Linje 7 fra Reppe/Vikåsen videre til Flatåsen;
- 2) Linje 6 begge veger fra midtbyen;
- 3) Linje 4 fra Heimdal mot Lade fra sentrum.

For de beregnede ankomsttider til endeholdeplass på hverdager i rush ble det dokumentert forsinkelser i forhold til våre målte kjøretider på alle linjer med 4 – 7 minutter.

Når det gjelder ankomst til hvilebu for å avvikle tid til personlige behov (PB) og reguleringstid, ble det for alle linjer dokumentert forsinkelser med 6 – 9 minutter. Hva dette får å si for beregning av PB som skal minimum være et påslag på 10 % og de føl-

ger dette får for våre sjåførere kan man bare tenke seg.

Fra administrasjonen i TT ble det meldt tilbake at denne kjente forsinkelsesproblematikken først burde tas opp etter en kontrakt på anbudet er vunnet på fylkets betingelser mht. kjøretider.

Styret drøftet konkrete virkemidler for å vinne gjennom med våre forslag / krav. Våre krav om endringer i anbuds-dokumentet kunne også gjøres under forhandlingene etter tilbudsåpning, men det var etter Stortingsvalget slik at vi da hadde mindre mulighet for å legge politisk press.

Vi fikk saken opp i samarbeidskomiteen LO – AP i Sør-Trøndelag, hvor det var en positiv vilje til å se på våre 6 krav. Olav Huseby (AP) formulerte spørsmål til fylkesrådmannen om saken, som skulle tas opp i fylkesutvalget den 25. august 2009. BSF ble bedt om å ta et direkte møte med fylkesrådmannen og ledelsen i Administrasjonsselskapet før dette for å prøve å løse saken.

Møte ble avholdt den 19. august 2009 i fylkeshuset. Her møtte Ole Roger Berg, Harald Sehm og John-Peder Denstad på vegne av BSF, hvor våre

krav til innholdet i anbudsdocumentene detaljert ble gjennomgått og drøftet.

Etter møtet i Fylkesutvalget 25.08.09 ble det gjort endringer og presiseringer i konkurransegrunnlaget som innfridde våre krav om lokale avtaler, frikjøpt tid for HTV og HVO og frikortordning.

Om lokale avtaler ble det presisert at reforhandling skal forstås slik at endring innebærer en enighet mellom de ansatte og Operatøren. I kravspesifikasjonen om førermiljø fikk vi innarbeidet tillegg om dødvinkelspeil for sikt foran bussen, dødvinkelspeil for god sikt på tvers av bussens høyre side sett fra fører, store, men ikke sikthindrende speil for sikt bakover, 2 stk store innvendige førerspeil og store speil over dører. Men det manglet krav om vekslebrett, oppbygd førerplass, skråvegg for førerbeskyttelse og xenonlys.

Våre krav ble ikke ivaretatt utover det som lå i opprinnelig konkurransegrunnlag om økt antall formaliserte møter mellom HTV, HVO og Administrasjonsselskapet, økt andel til ansatte av evt. bonus og kantine.

Fylkesutvalget oppnevnte 01.09.09 styret i det nye administrasjonsselskapet i fylket, Trøndelag Kollektivselskap AS (TKT):

Johan Arnt Vatnan er oppnevnt som styreleder for 2 år.

Anne Skolmli er oppnevnt som styremedlem for 2 år.

Helleik Hoff er oppnevnt som styremedlem for 2 år.

Heidi Fosslund er oppnevnt som styremedlem for 2 år.

Bjarne Wist er oppnevnt som styremedlem for 1 år.

Erna Therese Widerøe er oppnevnt som styremedlem for 1 år.

Christiane Solheim (LOs distriktssekretær) er oppnevnt som styremedlem for 1 år.

Med dette vedtaket hadde AP og SV dessverre bidratt til å imøtekomme høyrepartienes mål om å innskrenke den politiske styringen over kollektivtrafikken. Og en av konsekvensene er blant annet at våre faglige rettigheter om medinnflytelse på kjøretider er innskrenket.

BSF hadde god kontakt med Christiane Solheim, LOs distriktssekretær, i løpet av høsten. 24. november ble det offentliggjort at TT hadde vunnet anbudskonkurransen. Dette var en gledens dag for våre medlemmer som slipper å se sin arbeidsplass bli splittet opp. BSFs kamp mot anbud og for rekommunalisering vil fortsette.

### **BSFs organisasjonstilhørighet.**

Styret har drøftet hva vi skal gjøre hvis det kommer inn et privat busselskap i Trondheim. Det må legges en strategi for å stå samla som fagforening om det skulle bli aktuelt. Saken er tatt opp av BSF ledelsen overfor Fagforbundets leder og nestleder Jan Davidsen og Geir Mosti på Fagforbundet Sør-Trøndelag sin tariffkonferanse og representantskapsmøte på Røros 13.-15. okt. 2009.

Vi har også tatt saken opp overfor Mette Nord, Fagforbundets representant i LOs organisasjonskomite, på storbysamlingen i Bergen 16. – 18. okt. 2009.

Prinsippet om virksomhetsoverdragelse kom inn som regler i Yrkestransportloven fra 01.01.09 og gir ansatte

rett til å beholde jobben med evt. ny arbeidskjøper. Det er medlemmenes valg å opprettholde en fagforening, evt. en forening med to klubber. LOs Bodø-vedtak fra 1998 sier at medlemmene skal avgjøre hvilken forening de vil tilhøre. Saken ble kommentert av AU medlem og leder i Fagforbundets seksjon samferdsel og teknisk Stein Gulbrandsen i medlemsmøtet 03.11.09.

### **Styringsgruppe i prosjektet SanntidsInformasjonssystem (SIS) og Signalprioritering i Trondheim.**

Prosjektet er igangsatt av Trøndelag Kollektiv Trafikk AS. Harald Sehm er utnevnt som deltager felles for fagforeningene på Team. Styret har vil ta kontakt med Kompetansesenteret, LOs juridiske og OSA for å vurdere krav om begrensninger i sanntidssystemet i forhold til de muligheter dette har for å kunne overvåke ansatte.

### **Medlemsutvikling og verving til BSF.**

Saken har stått på dagsorden i de fleste styremøter og i forbindelse med Fagforbund-

suka 2. – 8. nov. 2009, hvor blant annet tiltak for å styrke vervearbeidet blant uorganiserte og nytilsatte har blitt drøftet.

BSF har fått tildelt kr. 10.000,- i vervemidler fra Fagforbundet Sør-Trøndelag. Rapport må sendes innen 04.12.09. Det er kjøpt inn T-skjorter m/ BSF logo til medlemmene.

Pr. august 2009 hadde BSF ca 82 % av alle medlemmer og YTF ca. 18 % i TT. BSF har 437 yrkesaktive medlemmer, totalt over 600.

### **Storbykonferanse Fagforbundet faggruppe kollektivtransporten 16. – 18. oktober 2009.**

Det deltok representanter fra Fagforbundets foreninger i kollektivtrafikken i Tromsø, Trondheim, Bergen, Drammen og Oslo, i tillegg til representanter for verneombudene. Fredrikstadforeninga var ikke representert. Bergensforeninga sto som arrangør i samarbeid med faggruppa. Fra BSF deltok: Rune Magnussen, John-Peder Denstad, Harald Sehm og Børge Tingstad. Fra Fagforbundet sentralt deltok Carl

Delingsrud, Stein Guldbrendsen og Mette Nord.

Tema som ble drøftet var:

- 1) Rapport fra foreningene lokalt.
- 2) Anbudssituasjonen.
- 3) Tariffoppgjøret 2009 og 2010.
- 4) Oppsummering av stortingsvalget.
- 5) Pengene bort fra vogna – virkemidler.
- 6) Bransjens framtid – organisasjonstilhørighet.
- 7) Kollektivkampanjen - allianse miljøbevegelse og fagbevegelse.

Under punkt 2 reiste BSF blant annet spørsmålet om å innføre kjøre- og hviletidsbestemmelser for bybusstrafikk. Dette ble positivt mottatt. Det er viktig for å få slutt på ukontrollert overtid og kjøring dag og natt, som går ut over sikkerheten. Det er viktig å få et system på pauser. Biltilsynet er kontrollorgan. I TT er stoppliste i dag satt ved 35 timer.

Under punkt 2 framkom det også at Fagforbundet jobber konkret med å få til en rekommunalisering av kollektivtrafikken i Hedmark. Fagforbundet vurderer også bestemmelser i Arbeidsmiljøloven, jfr. § 2-2,

for å møte en situasjon hvor vi taper medinnflytelse på ruteopplegg og kjøreopplegg som bestemmes i Administrasjonsselskap.

Storbykonferansen skal neste år arrangeres av BSF.

**Fanemarkeringer ved Arbeidets Rett, Røros, torsdag 12.09.09 og fredag 13.11.09.**

Styret behandlet skriftlig oppfordring fra Grafisk Fagforening Midt-Norge og LO i Trondheim om å delta med fane. Saken gjaldt solidarisk støtte til kampen mot nedleggelse av trykkeriet. Grafisk Fagforening deltok med fane på vår reise til fylkestinget på Frøya i fjor. Ketil Schiøll, Børge Tingstad, Espen Sandstad og John-Peder Denstad har representert BSF på fanemarkeringene på Røros.

**Møte i Fagforbundet Sør-Trøndelag 21.10.09 om utføreprosjektet.**

Rune Magnussen og Henry Arntzen møtte for BSF.

**Innvandrerkonferansen 28. oktober 2009 i Trondheim.**

LOs distriktskontor, LO Stat, Trondheim kommune og IMDI inviterte til innvandrerkonfe-

ransen. Fra BSF deltok Jalil Vahedi, Frobisher Kasirye og Rune Magnussen.

**Valg av Familie og likestillingsutvalg for LO i Sør-Trøndelag for perioden 2009 - 2011.**

Styret behandlet i møte 29.09.09 brev fra LO i Sør-Trøndelag. Styret vedtok å sende inn forslag på Siri Konstad.

Valget ble gjort på LOs fylkeskonferanse 19. - 20. november 2009.

**Valg av fylkesrepresentant til LO i Norges representantskap for perioden 2009 - 2013.**

Styret behandlet i møte 29.09.09 brev med valgeregler fra LO i Sør-Trøndelag og e-post fra leder av Fagforbundet i Sør Trøndelag som anbefalte gjenvalg av Gunn Elin Flakne, nestleder i Fagforbundet Sør-Trøndelag. Styret vedtok å sende inn forslag på Gunn Elin Flakne. Gunn Elin ble valgt på LOs fylkeskonferanse 19. - 20. november 2009.

---

**Økonomisk støtte.**

TV Aksjonen 2009. Styret vedtok mot 1 stemme å bevilge kr. 10,- pr. medlem.

Fagforbundet Sør-Trøndelag om bidrag økonomisk i et delprosjekt i Fagforbundets barneby i Angola. Styret vedtok å bevilge kr. 5.000,- forutsatt at disse midlene brukes til drift av Trønderhuset. Det igangsettes en vervekampanje til prosjektet.

MANIFEST – Senter for samfunnsanalyse, om å bidra økonomisk med kr. 5.000,- i prosjektstøtte for Årskonferansen Arbeidsliv 2010: Frihet og Ufrihet. Styret avslø søknaden.

**Andre saker**

Styret har også drøftet følgende saker:

- 1) Pandemiplan Team Trafikk.
- 2) Fagforbundets rundskriv og bruk av tillitsvalgtnettverket.
- 3) FASE 2 Opplæring 2009;
- 4) Personellservice Trøndelag – medlemmer til Forstanderskap – valg.
- 5) Aktiviteter i LO i Trondheim 2009 – 2010.
- 6) Kvinner på tvers konferanse i Oslo 19. – 20. sept. 2009.
- 7) Fag dager for renholdere i Trondheim 28. – 29. september 2009.

8) Nei til EU konferanse - Marked og motmakt 10. - 11. okt. 2009.12.09

9) Rogalandskonferansen 16. – 18. okt. 2009; 26) ILO i dag og i framtida. 90 års jubileum – konferanse i Bergen 25. – 26. okt. 2009. 10) (Mangfold og Dialog (MOD) kurs 2. – 3. nov. 2009 i regi av Norsk Folkehjelp og LO Stat.

11) Kurs i møteledelse – Fagforbundet Sør-Trøndelag 10.11.09.

12) Kurs i samfunnsplanlegging 2. – 3. des. 2009 i regi av Fagforbundet.

13) Styresamling BSF 9. - 10.12.09.

14) Valgkomiteens arbeid; 15) Muslimer – faste – kjøresikkerhet.

16) Klubben Aker Verdal 40 år – jubileumsbok.

17) Lerkendalskrysset - signalbruk i trafikklys og avmerking av kollektivfelt.

18) Samling / kurs for verneombudene.

19) Valgkampstrategi.

20) Besøkende Landsmøtet Fagforbundet 23. – 27. nov. 2009.12.08

21) Uttak av buss – inspeksjon.

22) Medlemsmøte BSF 08.09.09.

23) Fagforbundsuka 2. – 8. nov. 2009.

**Les alt:)**

En mann kom sent hjem fra jobb, trøtt og irritabel. Ved døren ventet hans 5 år gamle sønn. Sønn: Pappa, kan jeg spørre deg om noe?

Far: Selvfølgelig. Hva lurer du på? Svarte mannen.

Sønn: Pappa, hvor mye tjener du i timen?

Far: Det har du ingenting med! Hvorfor spør du om sånt? Spurte mannen sint.

Sønn: Jeg har bare lyst til å vite det. Kan du ikke være så snill å fortelle meg det?

Far: Hvis du absolutt må vite det, så tjener jeg 250 kr. i timen.

Sønn: Åhh, sa sønnen og kikket ned i gulvet. Kan jeg få lov til å låne 100 kroner av deg?

Faren ble rasende. Hvis den eneste grunnen til at du vil vite hvor mye jeg tjener, er for at du kan gå ut og kjøpe deg en idiotisk leke eller annet tull, da kan du marsjere rett inn på rommet ditt og legge deg. Tenk over hvilken egoist du er! Jeg jobber ikke flere timer hver eneste dag for slik barnslig frekkhet!

Sønnen gikk stille til rommet sitt og lukket døren.

Mannen gikk og satte seg i stolen og ble mer og mer irritert over sønnens frekke spørsmål. Hvordan våger han å spørre om hvor mye jeg tjener bare for å få penger?

Omtrent en time senere hadde mannen roet seg og begynte å tenke seg litt om: Kanskje guttungen virkelig trengte de 100 kronene for å kjøpe noe han trengte, og dessuten maste han svært sjelden om å få penger

Mannen gikk til guttens soveroms dør, banket på og åpnet. Sover du, gutten min? Spurte han. Nei, pappa, jeg er våken, svarte gutten.

Jeg har tenkt meg litt om og kanskje jeg var litt for streng mot deg, sa mannen. Det har vært en lang dag og uheldigvis tok jeg sinnet mitt ut på deg. Her er de 100 kronene du spurte om å få låne.

Gutten satte seg straks smilende opp og ropte: Tusen takk, pappa! Så stakk han hånden innunder puten og dro frem noen krøllede sedler.

---

Da mannen så at sønnen allerede hadde penger, begynte han å bli sint igjen. Sønnen telte pengene sakte og kikket opp på faren. Hvorfor skulle du ha flere penger når du allerede har? Murret faren. Fordi jeg ikke hadde nok, men nå har jeg det! Svarte sønnen.

Pappa, nå har jeg 250 kroner. Kan jeg få lov til å kjøpe en time av tiden din, for da kan du komme hjem en time tidligere i morgen og spise middag sammen med oss?

Faren var knust. Han la armene rundt sønnen sin og ba om forlatelse.

Dette er bare en kort påminnelse til alle som jobber mye. Vi skal ikke bare la tiden renne vekk uten å være sammen med de som virkelig betyr noe for oss, de som står oss nært.

Vær så snill og husk på å spandere tid verd 250 kroner på noen du virkelig bryr deg om.

Hvis vi dør i morgen, vil bedriften vi jobber for kunne erstatte oss i løpet av få timer; men familie og venner vi forlater, vil savne oss resten av livet.



## **Fagforbundets stipendordning**

Fagforbundets utdanningsstipend har som formål å støtte opplæringstiltak og kompetanseutvikling for yrkesaktive medlemmer.

Det gis ikke støtte til utgifter som medlemmet får dekket av andre, f.eks arbeidsgiver eller NAV.

Stipendordningen gjelder ikke lærlinger, elev- og studentmedlemmer. Likevel kan tidligere yrkesaktive medlemmer som går inn i en studiesituasjon og derved får redusert sin kontingent, søke stipend en gang pr. kalenderår.

Det kan søkes om støtte til:

- Utdanninger ved universiteter og høyskoler
- Utdanninger i videregående skole og grunnskole (ny sjanse)
- Etter- og videreutdanninger på ulike utdanningsnivåer
- Praksiskandidatopplæring
- Yrkesfaglige kurs
- Lese- og skrivekurs med data

Kom innom BSF kontoret for mer informasjon og søknadsskjema. Det er mange som har fått dekt deler av glattkjøringskurs og fagbrevkurs men det er mulig for flere å få dekt mange typer kurs/utdanning med stipendordningen.

---

## **Er du ufør eller pensjonist?**

I forrige medlemsblad etterlyste jeg hva fagforeningen kan gjøre for deg som medlem. Det var liten respons på denne.

Denne gangen lurer jeg på om hva du kan gjøre for fagforeningen? Mange der ute sitter med mye kunnskap og erfaring som vi kan ha nytte av.

Vi har også en meget aktiv pensjonistforening. Ta kontakt med pensjonisttillitsvalgt Henry Arntzen, 909 92 392 eller stikk innom BSF kontoret for info.

RM

---

## Skråblikk:

### **AtB eller ALTBortom Sandmoen!**

Gratulerer med nytt og offensivt navn. "Den raskeste veien fra A til B. Ikke dumt! Andre fylker har kalt sine for "Ruter", "Skyss" og "Kolumbus". Jeg må allikevel henge på to ord, nemlig "bortom S", hvor S står for Sandmoen. Da blir det: **AtB BortoM S...eller AtBortom S**

Vi har i alle år kjørt fra A til B (AtB) Det har vi gjort fra en base på Sorgenfri. Miljømessig riktig plassert som et **"nav i sykkelhjulet"**.

Alle grønne AtBortomS busser skal kjøre tom til/ fra Sandmoen og til dit hvor ruta skal starte/avslutte. Væretrøa ,Reppe/Vikåsen, Lade, Sentrum, Dragvoll, Buenget, Høgreina eller Heimdal og Lundåsen. Helt fra Sandmoen.... Ingen av anbudsrutene har nærhet til Sandmoen, Det går knapt nok rutebuss fram til området. Det betyr at 200 sjåfører nå må kjøre bil til og fra jobb... For så å kjøre tom buss videre. Miljøeffekt pluss eller minus? I tillegg skal det fraktes sjåfører i arbeidstid til og fra sentrum, sånn cirka en Oslotur i sjåførtransport...hver dag! Og alle skal passere Sorgenfri ☹ Det skal bygges ny garasjering, vaske, service og tankanlegg, til hvilken pris?. Regnes svaret om i skoleklasser og asfalt? Når Sorgenfri kan kalles nav i sykkelhjul, så vil Sandmoen være plassert som en ventil i forhold til navet. Altså helt i ytterkant.

### **Anbud gir bedre miljø?**

Det er en misforståelse å bruke anbud for å innføre enda bedre og miljøvennlige busser. Trondheim kommune evt. fylkeskommune som oppdragsgiver kunne stilt kravene, og som nå fått regninga! og vips, så kunne alle busser gått på vann om det så var. Vi har nøydt oss med diesel Euro5 med EEV filter de siste årene. Og bussene har vi betalt sjøl. Teknologiens framgang ville gitt oss gass, hybrid, etanol, syntetisk diesel eller hydrogen i årene som kommer. Uavhengig av anbud det også. Tabben nå er at alt blir "gammelbuss" i løpet av 7-9 år.

Ingen har råd til å fornye buss midt i en periode. Som eneste anbudsutsatte selskap i landet har vi kjøpt 30 hypermoderne busser siste to år uten å vite om vi eksisterte etter neste sommer.

Noen kobler sanntidsinformasjon og lyskryssprioritering som en konsekvens av at bussene er satt på anbud. Det skulle komme i 2010, uansett anbud eller ikke..

Egentlig ruller verden videre, vi fortsetter som før, kjører samme rutene...følger den teknologiske utviklingen på buss og utstyr. Oppe i dette står Tore 0, adressa og resten av høyrekreftene og tror at de har gitt Trondheim et bedre og billigere busstilbud. De har jo bare opprettet rundt 20-30 godt betalte stillinger som skal passe på at alle kjører samme rutene som før. I forhold til all kjeft og negativ omtale disse har gitt Team for sitt dårlige rutetilbud så burde de vel benyttet sjansen til radikal fornying? Jeg skal IKKE fornærme molboene, men så mye arbeid, så mange nye stillinger uten en eneste forandring i bussrutene eller på billettprisene virker jo ganske så ... molboaktig?

HVO Harald



Tore Null

---

## HVOs hjørne



### **Først av alt: Gratulerer til oss selv med anbudsseier!**

Noen ganger ville det vært artig å være flua på veggen på kontoret hos en viss avisredaktør og en viss fylkesordfører...☺

### **Busskjøp:**

Vi går nå inn i ei tid hvor det skal planlegges og kjøpes inn bussmateriell innefor rammer som ikke lenger har samme frihet og HMS-krav som vi i Team er vant til. Utfordringen med å handle anbudsbusser er kjent for meg fra alle de gangene jeg har stått på bussfabrikken med mulighet til å sammenligne våre busser med andre selskaps spesifikasjoner. Det finnes jo mange arbeidsgivere, også i Trøndelag som har gått for anbudsbusser (les: "ribba versjon") selv om de ikke har vært underlagt tilbud. Da har det mere dreid seg om svakt tillitsmannsapparat og vernetjeneste.

For min del skal jeg gjøre så mye som mulig innenfor de rammer Tore O har gitt oss for å sikre oss et godt førermiljø, uansett hvor langt bort fra Norge vi må for å kjøpe buss ☺

Og selvfølgelig stoler jeg på at Team Trafikk som arbeidsgiver **fortsetter som før** med å lytte til verneombud og vogn komité før det handles buss.

### **Vinteren er over oss, selv om den stort sett er svart som asfalt...**

Vi sliter med dårlige lys på V25 og Scania Center. Dette er tatt opp med arbeidsgiveren over flere år. Xenon lys gir oss godt lys fra 880 serien fra Vest. Jeg hører flere sier de har gitt opp å skrive feilrapport på dårlige lys, av den grunn at det ikke er gjort noe med de rapporter dere har skrevet. Akkurat det hører jeg om flere feiltyper. Dere sjåførere kan ikke slutte å melde inn slike feil! Jeg har ingen statistikk å støtte meg på hvis dere slutter å rapportere...

Svake/dårlige lys samt ulik kobling på hornknappene på Volvo Vest etter 880 er på nytt meldt inn til arbeidsgiver som et HMS-problem fra meg. Vest Klima låses opp slik at det er levelig for både passasjer og sjåfør. Jeg aksepter ikke at vi skal fryse fordi en eller annen ..... i et eller annet kontor bestemmer at det skal være 18 grader bak i en bybuss på vinters tid!

### **Varme/ventilasjon er en av våre gamle gjengangere.**

Fra arbeidsgiver brukes det to personer til å følge opp webasto- / strocovarmere og annet "klima arbeid". Fortsatt får mange sjåfører kald vogn ved uttak. Mitt forhold til dette er at den enkelte sjåfør må selv vurdere om det er trafikksikkert nok, OG om det er greit nok ovenfor egen helse å kjøre ut en kald buss. Vurderer du at det er uforsvarlig så spør om annen buss. Uansett hva du gjør så må den kalde vogna meldes på kanal 1.

### **"Speilsvart" asfalt med tynn ishinne uten friksjon.**

Eller piggfripolert snødekke uten friksjon.

Dette er noe vi altfor ofte opplever i Trondheim. Faktisk så har de i Oslo tatt høyde for at for mye/ofte gatefeing på vinteren fjerner muligheten for friksjon.

### **Det er egentlig bare en eneste eneste ting jeg er redd for når jeg kjører bil eller buss!**

Det er skrekken for å bli påkjørt bakfra. Jeg har selv kjørt på noen bakfra så det dreier seg ikke om å være kjepphøy eller hoven ovenfor de som har gjort det samme. Jeg har "seilt" forbi Turnhallen og Statens hus selv om jeg hadde bare 30 km/t oppe ved krysset. Heldigvis stod det ingen foran....

Dessverre så er det slik at livskvaliteten til de som blir påkjørt bakfra veldig ofte blir redusert! Sterkt redusert! Derfor kan vi ikke gjøre det. Vi **raserer i verste fall** livet til den vi kjører på!

**Budskapet er:** Hold avstand, **skikkelig** lang avstand til de foran deg. Selv i "gangfart" kan det gå galt, **skikkelig** galt!

---

**Tiltak:** Dropp å kjøre inn på polerte holdeplasser hvis det står annen buss der. Stans i gata, men husk plikten til å melde inn om avvikende kjøring. Det kan jo hende det strøs med sand når vi gjør det på den måten!

Juster alltid førerstolen optimalt med tanke på overraskelser bakfra, og følg med i speilet. Mangler du bremselys, eller ser du vogna foran mangler så gjør noe med det! Med en eneste gang!

Blir du/dere provosert over det jeg har skrevet så er det flott. Da sitter i hvert fall budskapet!

Avslutningsvis, jeg ønsker dere alle (bortsett fra Tore 0) ei riktig god jul og et godt nyttår ☺

HVO Harald Sehm



## Ungdomsutvalget

Hei igjen.. Siden sist har Ketil og jeg deltatt på fagforbundets årlige lærlingpatrulje. I løpet av de 2 ukene patruljen varte prøvde vi å besøke alle lærlinger i offentlig sektor. I uke 44 dro vi ut til Hitra, Frøya, Ørlandet, Bjugn, Rissa og Statsbygd. Snakket med ca. 35, stort sett veldig greit. Litt problemer med at lærlingene blir brukt til å dekke opp sykefravær, uten ekstra lønn.

Ble ofte gjort så mye at det gikk utover opplæring/utdanning. Dette var uten tvil mest utbredt blant helsefagarbeidere. Fagforbundet jobber videre med den saken etter patruljen, og det vil nok bli ordning etter hvert. I uke 45 tok vi for oss Trondheim, vi var 2stk som dro rundt. Vi snakket med ca 40. Også her litt problemer med vikar jobbing uten ekstra lønn. Ellers ble annet rusk stort sett ordet på stedet.

Parallelt med dette ble det avholdt møter med ordførerne i de forskjellige kommunene, der det ble spurt om lærlinge ordninger og planer fremover. Etter disse ukene er i alle fall jeg sikker på at det er viktig at vi jobber for å lovfeste retten til lærlingplass. Og at det er viktig at Fagforbundet har slike patruljer. Slik det er nå vet ikke de som starter på yrkesfag om de får lærling plass og får fullført utdanningen. Det fører til usikkerhet og at færre ønsker å gå slike linjer og det er veldig skummelt.

Vi trenger helsefagarbeidere, barne og omsorgsarbeidere, institusjonskokker osv. i fremtiden også. Hvem skal ellers skifte bleie på oss når vi sitter på sykehjemmet eller lage mat til oss sånn at vi ikke sulter i hjel...? Kan jo også være greit at det er noen med utdanning som passer barna/barnebarna våre... Noe å tenke på..

GOD JUL OG GODT NYTT ÅR!

Espen Sandstad(3199)  
Leder ungdomsutvalget

---

## Erfaringer med høstturnuser så langt.

De nye turnusene for høsten har etter hvert «satt» seg, og ting som ikke fungerer kommer frem. Det kan være feil innkjørings-tid, for lite PB, eller linjer som til stadighet er forsinket i rush-tid. Det er viktig at ikke bare du og dine kolleger på samme plan kjefter og smeller på kantina om ting som ikke virker bra.

Vi andre kan gjerne få vite noe også, trafikkplanlegger, HVO eller turnustillitsmann feks. Kanskje vi har mulighet til å gjøre noe med det. Men da er det viktig at du også fører opp på rap-porten hver bidige gang du er forsinket! Da får vi lettere over-sikt over problemet. I tillegg får vi nå igang tidsmålinger på linje 3 en periode før jul, da vi ser at denne linja er vanskelig å håndtere i rushtid. Så får vi se om noe kan gjøres umiddelbart, eller ved neste turnusendring.

Andre linjer kan også inneholde forsinkelser eller for lite PB. Gi oss tilbakemeldinger om det! Har fått spørsmål om pauser alltid skal avvikles i Dr.gt. Til det er å si at kantina på Sorgenfri så langt også er godkjent rom til pause, også utenom kantinas åpningstid. Ubetalt pause skal være minimum 30 minutter. Så vil jeg ønske alle mine kolleger en fredelig jul og et godt nytt år! Husk det gamle ordtaket: Nytt år, nye muligheter!

Med vennlig hilsen

VO 89 Kufås, turnustillitsvalgt BSF.



## Professor Drøvel!

Det har bare vært en Einar Tambarskjelve! Høvdingen og bueskytteren fra Gimse ved Melhus som ble udødelig da han under slaget ved Svolder uttalte at Olav Trygvessons bue var for veik. Så når vi kaller opp en holdeplass etter ham, er vi ikke i tvil om hvem vi snakker om.

Men jeg lurur litt på denne professor Broch.

Professor Ole Jacob Broch (født 1818) ble utnevnt til professor i matematikk ved universitetet i Oslo i 1858. I tillegg var han jernbanedirektør, bankdirektør, stortingsmann og minister og mye annet rart. Han må ha hatt mye delte skift for å få tid til alt.

Professor Ole Jacob Broch (født 1907) derimot var professor i indremedisin og overlege ved Haukeland sykehus. I tillegg var han formann i Norsk Internistforbund (10 pent brukte skrape-lodd i premie til den som vet hva internisme er!)

Men ingen av disse herrene hadde noen påviselig tilknytning til Trondheim. Jeg finner ingen slik når det gjelder Professor Olaf Broch (født 1867) heller. Han var professor i slaviske språk ved universitetet i Oslo. Lillebroren hans derimot - Hjalmar Broch - var professor i zoologi. Fra 1910 og frem til han i 1920 ble dosent og senere professor, var han samlingsbestyrer og kasserer ved Det Kongelige Norske Vitenskapers selskap i Trondheim.

Det ser med andre ord ut til å være hele 4 stk professor Broch å velge mellom. Og da blir det uhyre upresist å kalle en gate - og deretter en holdeplass - med et navn som er så uklart i hvem man virkelig sikter til. Det kan være Hjalmar siden han ser ut til å ha bodd i Trondheim en stund. Eller er det kanskje på tide å begynne å annonsere "Professorene Brochs gate - neste!"

## T skjorter

Vi har en del flotte T-skjorter med BSF logo på kontoret. Hittil har vi delt disse ut på medlemsmøtene. Kom innom og hent hvis du ikke har fått enda. Først til mølla gjelder.



## Lite energi?

Hvorfor ikke prøve ei økt på trimrommet i pausen eller etter jobb. Jeg kan love deg mer tiltakslyst og velvære etterpå. Ellers er marka bar ennå, så det går fint å gå eller løpe en tur. Selv er jeg på fjellet i helgene. Med frossen bar mark er det bare herlig å gå tur i joggesko i stedet for tunge støvler. Denne førjulsvinteren har vært fantastisk, så vi må nyte hver dag. Så kom igjen folkens, sofaen og godstolen er ikke den beste medisin når du er sliten. Det er frisk luft, mosjon og riktig mat. Savner du noen å trene sammen med, kan du gjerne ta kontakt.

Hilsen Bente Elshaug Tlf 48013850

## Viktig for deg som kan gå av på AFP i 2010

Alle som er født i 1944 og senere, kan vente med å ta ut AFP til ny ordning, som skal gjelde fra 01.01.2011. Alle som har tatt ut AFP, før dette, senest 01.12.2010, vil få AFP etter gammel ordning. Det betyr at de som har tatt ut pensjon helt, eller delvis før 01.01.2011 ikke kan ha inntekt på mer enn kr. 15.000 før pensjonen må reduseres, mens de som tar ut pensjon fra 01.01.2011 ikke vil få noen avkortning på pensjonen hvis de får inntekt.

Nå er ikke alt regelverket rundt ny AFP utformet ennå, så vi må ta forbehold om at det kan bli endringer/justeringer i forhold til dette utgangspunktet.

I den nye AFP vil det også være slik at du får lavere pensjon dess tidligere du tar den ut. Dvs at du får en avkortning i pensjonen din resten av livet om du går av ved 62 fremfor å jobbe lenger.

Hva som vil lønne seg må regnes ut av NAV og arbeidsgiver når alle de nye reglene er på plass.

Det som er klart med denne ordningen er at den belønner de som har holdt seg friske og kan jobbe lenge eller de som har en mulighet til å ha inntekt ved siden av. De som er slitne og ikke har mulighet til å jobbe ut over 62 blir taperne i det nye systemet. En faktor som vi også må ta med oss er om det faktisk er jobb til de som vil ha det etter de har gått av med AFP. Hvis arbeidsledigheten stiger kan dette bli et problem.

Virksomheten vår (TT) er omfattet av Spekters overenskomst-område 5, og er et datterselskap av Nettbuss AS. I henhold til overenskomsten for dette område sine bestemmelser om AFP fremgår det at AFP for dette Spekter-område omfattes av de samme vilkår som virksomheter i privat sektor.

Rune Magnussen

---