
Foreningens leder

Gode nyheter fra Tromsø.

Ole Roger Berg



Vår søsterforening i Tromsø, Fagforbundet på gamle Tromsbuss, nå Comminor, står oppe i akkurat samme diskusjon og krangel om medlemmer som vi har på Tide og Trønderbilene. Nobina vant anbudet i Tromsø og skal ta over fra 1. Februar. Nobina er også en NHO bedrift, som har uttrykt at de vil forholde seg til NTF og YTF, fordi Fagforbundet ikke har formell lokal forhandlingsrett.

Men det er Fagforbundet som i alle år har vært den drivende fagforeninga i Tromsø, akkurat som vi har vært i Trondheim. Da er det godt å se at fagforeninga i Tromsø nå har bestemt seg for å stå i Fagforbundet, uansett lokal forhandlingsrett eller ikke. Se referat fra møtet i Tromsø annet sted i bladet.

Fortsette i Fagforbundet

De argumenterer bl.a med at Fagforbundet er det beste forbundet for dem totalt sett, og regner med at LO må finne en løsning på den

interne krangelen med Transport.

Fagforbundet er det eneste forbundet som har en klar strategi for kampen mot anbud. Fagforbundet mener at fylkene må eie og drive bussene i egen regi. Slik kan man unngå EU forordningen om anbud. Dette er en langsiktig strategi, men troen på anbud og konkurranse er i ferd med å endre seg. Stadig flere ser at dette ikke er veien å gå verken i vår bransje eller i andre.

Fagforbundet er også det eneste forbundet som viste evne og vilje til å sloss for lønna vår i oppgjøret sist, og vil sannsynligvis være det også til våren.

Fagforbundet er også det eneste forbundet som i utgangspunktet har 70% lønn som streikebidrag om det blir konflikt til våren. De andre har ca 350 kr dagen. Men NTF og YTF pleier å tilpasse seg Fagforbundet på de be-

driftene der vi er representert. De betyr at medlemmer i de andre forbundene på Tide og Trønderbilene kan takke Fagforbundet for godt streikebidrag om det blir konflikt til våren.

Fagforbundet har den beste stipendordninga i landet, der du får dekket halvparten av utgiftene til dine kurs, inntill 12 000 kr i året.

Dessuten har Fagforbundet, med sine 320 000 medlemmer enorme resurser og stor innflytelse i norsk politikk.

Fagforeninga di vil bestå

Vi vil bare minne om at det er mange flere grunner til å stå i Fagforbundet BSF.

Vi er den eneste fagforeninga i Trondheim som har styrke og størrelse nok til å få gjennom endringer til beste for alle ansatte. Blir vi svekket taper alle ansatte på det. Det er kun arbeidsgiverne og AtB som tjener på at BSF svekkes.

Vi er den eneste fagforeninga som har fått sikret brutto pensjonsordningen for alle eldre medlemmer i et anbud.

Vi er den eneste fagforeninga som har fått med de viktigste lokale avtalene i et anbud.

Vi jobber hardt med å få bedre kjøretider og få begrenset bruken av humper i traseene. Vi vurderer nå poli-

tisk streik for bedre kjøretider.

Vi har vært pådriver for flere kollektivfelt i byen, og fikk innført stoppforbudet i Olav Tryggvasons gt.

Og alt dette viktige arbeidet vil vi fortsette med uansett forhandlingsrett eller ikke. Det eneste som er sikkert er at BSF vil bestå. Det du kan gjøre for å sikre deg en sterk fagforening er å skaffe flere medlemmer gjennom å spørre dine kolleger om de vil bli med. Det er jo slik at fagbevegelsen eneste virkelige styrke er antallet. Det at mange nok er organisert sammen, og er villig til å bruke denne styrken.

Vi har lokal forhandlingsrett i Tide, Trønderbilene og Nettbuss, og det har vi tenkt å fortsette med. Det er jo slik at en fagforening som har flertallet av medlemmene på en bedrift, slik som vi har på Tide og Trønderbilene i Trondheim, har stor makt, hvis man er villig til å bruke den. Vi har foreløpig valgt å prøve å få til et samarbeid med begge bedriftene, uten å bruke den makten. Men det er grenser for vår tålmodighet også.

Hva gjør vi med kjøretida?

Mvh 89 Kufås, nestleder BSF

Til stadighet rettes det spørsmål til tillitsvalgte om kjøretider i rutenettet vårt. Det har vært en generalopp-rydning det siste året i forhold til innkjøringstid, og reguleringer i rushtid slik at det skal gå an å komme seg inn i hvilebu og trekke pusten (med eller uten røykinnhold) eller komme seg på ramma.

Og mye er gjort. Linje 5 fungerer greit etter at det ble to timer på rundgang hele driftsdøgnet. Linje 9 går greit. Linje 4 er grei på dagtid, ikke fullt så bra på sen kveld og i helger. Verre blir det når vinteren setter inn, med bare 30 minutter ut til Lade fra sentrum.

Linje 6 og 7 sliter vi med på dagtid. I rushtid ble det gjort et arbeid både fra BSF og turnusplanlegger i forhold til AtB for å legge på kjøretid ut til Være og til Vikåsen.

Men på dagtid der avgangene er begrenset og kjøretida deretter, blir det et rotteræs når føret blir vanskelig og med mye folk.



Både selskapet og ikke minst AtB blir nøkkelen til å finne løsninger. Enten må selve koblingene endres, at for eksempel linje 7 kobles mot linje 6, eller andre linjer for den del, og det må avklares med AtB. Det er jo de som bestemmer når neste avgang skal gå i disse pendelrutene vi vant på anbud. Skal selskapet legge inn ekstra opphold på endeholdeplass på dagtid på egen hånd må planer bygges om, og det må settes inn flere vogner for å få det til å gå rundt. Dette koster penger, men Nettbuss kan gjøre det, og det må de kunne ta høyde for i en anbudsrunde etter min mening. Men en anbudsrunde gjør det ikke lett å legge inn slike marginer, og taper du første runde i et anbud er toget gått.

For å si det slik: Anbud gjorde det ikke lettere for oss i BSF eller for selskapet. Det er lagt ned voldsomme ressurser fra begge sider for å få

til løsninger som kan fungere, og det blir slitsomt i lengden. Vi har ennå en del ting å ta tak i, selv om mye er gjort.

Du som sjåføør kan også ta tak i noe. Nå er det ingen skrivning på vognjournal lenger, og det er jo bra kan du hevde. Men det tar samtidig fra oss muligheten til å få forsinkelser, frakjøring og behov for ass-kjøring skrevet ned og loggført på papir for ettertiden. Alt som skjer må over radio som fungerer dårlig her og der på linjenettet vårt.

Når du som sjåføør kjører flere turer etter hverandre uten å få tid til å gå av vogna på hvilebu er saken enkel slik jeg ser det. Du tar den tid du trenger til å gå på do hvis du må. Du tar deg tid til å gå inn på hvilebu for å ta deg et glass vann eller en kjeft kaffe og trekke pusten. Ikke stress deg opp for mye. Blir du forsinket fra endeholdeplass grunnet mye trafikk eller dårlig kjøretid så meld dette over radio. Blir du forsinket inn til pause, eller til garasje så skriv overtid. Det er på denne måten problemene kan avdekkes, og blir tatt videre. Det hjelper ingen at du stresser deg til sykemelding.

Når det er sagt, så må jeg nevne at der vi har fått levelege forhold med bra tid på hvilebu er det viktig at du går ut i vogna og kjører ut i god tid før avgang så korrekt avgang sikres. Avgangstid fra endeholdeplass er noe AtB er oppmerksom på, og skriver bøter så det svir der de registrerer forsinkelser som ikke er varslet om fra selskapet. Når vi endelig har fått til rimelig tid til pause på hvilebu ser jeg ingen grunn til å forsvare at du som sjåføør går ut av bua akkurat når du skal kjøre avgangen din.

Da blir du lett flere minutter forsinket. Slikt hjelper hverken selskapet, publikum eller oss som fagforening.

Et gammelt ordtak er på sin plass: Krev din rett, men gjør din plikt. Når det gjelder rett, så kan vi i BSF bistå deg. Plikten må du selv gjøre noe med.



Referat fra medlems- møte Nettbusklubben i Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Forening

Tirsdag 4. oktober 2011 kl.
18.30 på kantina Sorgenfri.

Til stede: 30 medlemmer.
Leder Ole Roger Berg åpnet møtet og ønsket velkommen. Innkalling og sakliste ble gjennomgått. Det framkom ingen merknader til innkallingen og sakliste.

SAK 1. Fusjonen mellom Nettbuss Trondheim AS og Nettbuss Trøndelag AS.

Leder Ole Roger Berg redegjorde for fusjonsplanen og oppfølgingen av denne, samarbeid mellom forbundene, valg av ansatte i virksomhetens styre, Arbeidsmiljøutvalg (AMU), Bedriftsutvalg (BU), Hovedverneombud (HVO) og dannelse av LO-utvalg. Totalt vil det være ca. 470 LO medlemmer i den fusjonerte virksomheten.

Ny administrerende direktør:

Han er ansatt fra desember 2011.



Driftssentral: Denne skal over til Cecilienborg. BSF mener at trafikkleder må være på Sorgenfri ved utkjøring. BSF har varslet klart i fra om at denne saken skal forhandles. De ansatte har vært lite involvert i prosessen fram til nå.

Det ble svart på spørsmål og saken ble kommentert.

Enhet mellom ansatte:

Det er viktig at alle ser på hverandre som kolleger uavhengig av hvilket selskap man jobber i.

Hjemkjøring:

Det er behov for å finne løsninger mht. hjemkjøring. Anbudskonkurranser og økonomien i selskapene er stram i forhold til at det ikke er lett å få til noe. Kompiskjøring er en mulig måte å løse dette på kort sikt.

Hvilebua på Være:

Denne bør være tilgjengelig for ansatte i andre selskap.

Dette må løses mellom selskapene.

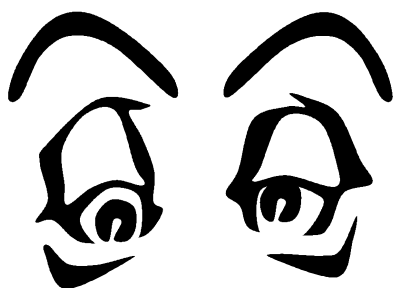
Uniformer: Form og farge på de nye uniformene ble drøftet.

Frikjøpet for hovedtillitsvalgt (HVO):

Ekstrakostnader skal ihht. anbudsvilkårene dekkes av AtB. AtB prøver å trenere dette. BSF jobber for å løse saken, og en løsning er at AtB også i dette tilfellet må instrueres politisk.

Kjøretider:

Kjøretidene er bra for linjene 4, 5 og 9, men for knappe for linjene 6 og 7. BSF følger opp dette overfor AtB. SISST systemet vil kunne avdekke knappe kjøretider og således kunne være et viktig dokumentasjonsredskap framover.



Arbeidsmiljø Hybridbuser: Luktproblemer må rapporteres for å forebygge helseproblemer. Sjøførplass under batteri kan være uheldig mhp. stråling.

SAK 2 Krav til hovedtariffoppgjøret 2012

Leder Ole Roger Berg redegjorde for saken.

Samarbeidsforhold mellom forbundene.

De siste oppgjørene i bussbransjen er gjennomført i felleskap mellom alle de fire forbundene. Dette synes vanskeligere nå, jfr. uenigheter mellom NTF og Fagforbundet.

Krav til Bussbransjeavtalene ved sist hovedtariffoppgjør 2010.

I sist oppgjør ble kravene til Bussbransjeavtalene ikke innfridd om lønn på gjennomsnittlig industriarbeiderlønn og en reguleringsmekanisme for å opprettholde dette lønnsnivået.

Andre krav som kan være aktuelle å stille

jfr. partsammensatte utvalg nedsatt etter siste hovedtariffoppgjør i 2010:

- Eget nattillegg?
 - Helgetillegg med innslagpunkt fra kl. 21.00 på fredag?
- John-Peder Denstad redegjorde for saken.

De økonomiske forutsetningene. Forutsetningene fra de siste oppgjørene og resultater og etterslep i forhold

til Bussbransjeavtalenes formål om lønn "mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn".

Det ble svart på spørsmål og saken ble kommentert.

Helgetillegg: Tidligere var innslagpunkt for helgetillegget kl. 17.00 på fredag. Et minstekrav må være at helgetillegget må gjelde for hele lørdagen, i og med at behov for lørdagskjøring øker. Mange vil dra nytte av en slik endring i innslagpunktet.

SAK 3 Eventuelt

Følgende saker ble tatt opp:

- a) **Svip kort - prøveprosjekt**
- b) **Plassproblemer ved holdeplasser.**
Samarbeid mellom selskapene må til
- c) **Aggressiv kjøring**
Venstrefeltkjøring gir uønskede situasjoner.

d) **Skjema for avkrysning av feil**

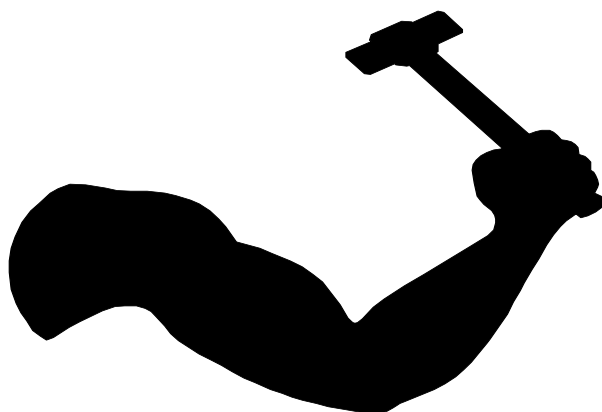
Dette fungerer dårlig.

e) **Situasjonen i TrønderBilene og Tide**

Ole Roger Berg orienterte. Forhandlingsretten er på plass. 15 nye medlemmer er vervet siste uka, derav 5 stk. som er overført i fra NTF. Møte ble avholdt i dag hos LOs distriktskontor for å drøfte oppfølging av AtBs trenering av anbudsvilkårene om frikort og lokale avtaler. NTF møtte ikke på dette møtet. LO er enig i at AtB må instrueres politisk av generalforsamlingen i AtB (fylkesordføreren).

Møtet hevet kl. 20.00

John-Peder Denstad
Sekretær BSF og referent



Tromsøforeninga blir i Fagforbundet

Av Ole Roger Berg

På et godt besøkt medlemsmøte i Tromsø ble det enstemmig vedtatt å fortsette i Fagforbundet til tross for at de ikke får formell lokal forhandlingsrett når Nobina overtar kjøringa i Tromsø i februar.

I Tromsø har det også vært store diskusjoner om hva det vil bety at Fagforbundet ikke automatisk får lokal forhandlingsrett i Nobina. På medlemsmøtet fortalte tillitsvalgte fra resten av landet litt om hvordan situasjonen er andre steder. I Oslo har fagforeninga på bussen levd uten den formelle forhandlingsretten i mange år. Likedan i Bergen, der de har hatt en liknende situasjon i 13 år. Vi fortalte litt om problemene i Trondheim på Tide og Trønderbilene. Det kom frem mange argumenter og mange problemstillinger.

For det første ble det argumentert med at du trenger ingen forhandlingsrett for å bistå medlemmene i enkeltsaker. Enhver ansatt kan velge hvem han/hun vil ha

med seg i møter med bedriften. Og mesteparten av de sakene som tillitsvalgte jobber med lokalt er enkeltsaker for medlemmene.

For det andre er Fagforbundet med i lønnsforhandlingene sentralt. Og det er jo de viktigste forhandlingene av alle. Her foregår forhandlingene sammen med alle de andre forbundene og med alle arbeidsgiverforeningene samtidig.

For det tredje er den lokale forhandlingsretten ikke særlig reell. Den er en forhandlingsrett uten virkemidler. Vi har ingen kampmidler å ta i bruk lokalt, om vi er uenige. Vi er helt avhengig av arbeidsgiverens velvilje. Det er mer snakk om en drøftingsrett, der du får presentere ditt syn. Og dersom bedriften velger å overse dette er det lite den lokale fagforeninga kan gjøre. Da bruker bedriften sin styringsrett.

For det fjerde har både Nobina, Tide og Trønderbilene konserntillitsvalgte som

gjærne vil ha et ord med i laget. Det betyr at lokale tillitsvalgte ofte må få "godkjenning" for det de ønsker å gjøre lokalt. Vi merker jo dette i Tide og Trønderbilene der mye avgjøres i Bergen og på Levanger.

Det ble også vist til at det jobbes sentralt med å finne løsninger på krangelen mellom Fagforbundet og Transportarbeiderforbundet. Det er også liknende krangel om medlemmer mellom andre LO forbund.

Fellesforbundet og Arbeidsmannsforbundet krangler om stuepiker på hotellene som blir skilt ut fra

den vanlige driften og satt ut på anbud til ISS og andre. Dette er en situasjon LO ikke kan leve med i lengden. Den interne krangelen er ødeleggende for LO, og derfor må de finne en løsning innen rimelig tid.

Debatten førte i alle fall til god stemning på møtet, og våre kamerater i Tromsø er innstilt på å holde ut helt til det kommer en løsning sentralt i LO, selv om det tar et år eller to.

Og dersom de kan gjøre det i Tromsø, som er en mye mindre forening enn BSF, må vel vi klare å gjøre det samme, eller hva?



Ny solidarisk bursdagshilsen

Vi har i alle år sendt en liten hilsen til alle aktive medlemmer på bursdagen deres.

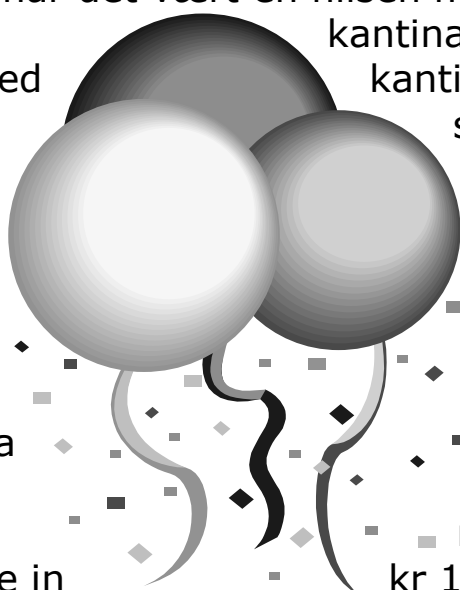
I de siste årene har det vært en hilsen med tilbud om en kaffe og vaffel på gate fra nyttår, endre

Vi tror jo at medlemmene ikke hva den vi funnet ut at gi en solidarisk medlemmene fra Den består med gratulerer tillegg vil vi sette in

til Fagforbundets barneby i Angola. Slik får vi kombinert en hilsen til hver enkelt med et lite bidrag til internasjonal solidaritet.

Håper dette vil bli oppfattet positivt.

Ole Roger



kantina. Nå ser det ut til at kantinedrift i Dronningens så vi har vedtatt å hilsningen.

det viktigste er at får en liten hilsen, består i. Men nå har vi skal gå over til å bursdagshilsen til 1. januar. fortsatt av en SMS med dagen. Men i kr 10 pr SMS på kontoen



Tenk deg følgende scenario.

Av Per Erik Kufås

Du sitter på et kontor, utstyrt med telefon og med en masse arbeid med dokumenter foran deg. Så kommer noen og stenger døra di og sier at du må sitte der i 4,5 timer, du slipper ikke ut på do! Døra åpnes kun etter 4,5 timer, ikke før.

Ubehagelig sier du?

Skulle det ikke vært mulig å slippe ut en bitte liten tur da? Hva om du plutselig får magasjau? Eller blæra fylles til randen? Fire og en halv time, det er lenge å sitte tisse-trengt.

Dette er situasjonen i noen av selskapene som har vunnet anbud i Trondheim.

Det er sjåførene som får betale for at det regnes anbud og spares penger.

Det lages en bråte skift som er utformet slik at det fysisk tar fra 3,5 til 4,5 timer uten anledning til å komme seg ut av bussen for tilgang til toalett.

Grunnen er at det ikke legges inn pauser, eller nok kjøretid til den aktuelle turen, spesielt

i rushtid er det trangt med tid viser det seg.

Finnes det da ikke tilgang til toalett i det hele tatt? Det gjør det, på hvilebuer og på kantine i midtbyen. Men da må sjåføren avbryte turen, la folket sitte i vogna, og gå på do. Må man så må man.

Men baksida av den medaljen er at AtB kan skrive ut bøter så det svir til selskapene hvis turer går forsinket fra endeholdeplass. Og kjøretidene er så trang at hvis sjåføren forsvinner på do midt i arbeidstida på denne måten vil det øyeblikkelig oppstå forsinkelser. For ikke å snakke om folket som sitter i vogna og forventer at bussen går dit de skal, til rett tid.

Selvfølgelig blir de forbanna. De har jo betalt billett, og forventer at bussen går i rute, de skal jo på skole, og på jobb og alskens andre gjøremål!

Da blir det til at sjåføren kniper igjen blæra, slår krøll på tissen og tetter igjen endetarmen så godt det lar seg gjøre. Tror man virkelig ar-

beidsmiljøet blir helsefremmende av dette?

For arbeidsmiljøet skal være helsefremmende, står det i Arbeidsmiljøloven. Og det er **arbeidsgiver** som skal sørge for at miljøet er: **helsefremmende.**

Tilbake til situasjonen på kontoret: Tror dere virkelig at denne døra blir låst fra utsida mange dager på rad før arbeidstilsyn, leger og alskens verneombud kommer ilende til og fjerner denne forbanna låsen eller?

Vår hjemmeside Fagforening.no er oppfrisket og vil bli jevnlig oppdatert med aktuelle saker. Gjør det til en god vane å kikke innom mens du likevel surfer over nettet!



Har du skiftet mobilnummer, e-post eller arbeidsplass?

Husk å sende oss en beskjed – enten på buss@broadpark.no eller sms til 480 13875.

Press okkupanten, ikke de okkuperte!

I forrige uke stemte Norge for palestinsk medlemskap i UNESCO, FNs organ for verdens kulturarv, utdanning og fredelig dialog. Fagforbundet og Norsk Folkehjelp er glade for Norges stemmegivning.

UNESCO-medlemskapet er et viktig skritt for å beskytte palestinsk kulturarv, men også et skritt på veien fram mot behandlingen av palestinerne søknad om å bli fullverdig medlem av FN. Israel vil straffe palestinerne for å be om internasjonal anerkjennelse ved å bygge stadig nye bosettinger i rekordfart. Israel holder nå også tilbake store beløp som rettmessig er palestinerne egne skattepenger. Andre land med USA i spissen nekter nå å finansiere UNESCO.

– De israelske, amerikanske og canadiske straffetiltakene overfor UNESCO og palestinerne den siste uka er helt uakseptable. Norge må si tydeligere fra om dette, sier Jan Davidsen, leder i Fagforbundet.

– Det er et stort paradoks at det er palestinerne og UNESCO som nå skal presses. Det

er okkupantens brutale okkupasjonspolitikk som må konfronteres, sier generalsekretær Liv Tørres i Norsk Folkehjelp. – Det er staten Israels okkupasjon som, bokstavelig talt, står i veien for opprettelsen av en faktisk palestinsk stat. Det holder ikke å oppfordre begge parter til å forhandle, så lenge Israel stadig utvider okkupasjonen. Norge må heller se etter effektive muligheter for å få endret Israels politikk og søke å få det internasjonale samfunnet med på dette, sier Liv Tørres.

Sist uke ble det kjent at Israel nylig har stengt fire palestinske organisasjoner i Øst-Jerusalem.

– Palestinerne organisasjonsfrihet har lenge vært hardt rammet. Dette viser hvordan Israel bruker mange midler for å presse palestinerne ut fra Øst-Jerusalem. En palestinsk hovedstad i Jerusalem er en viktig forutsetning for fred. Da må både Norge og andre land stå opp og protestere når Israel ødelegger det palestinske organisasjonslivet i byen, sier Jan Davidsen.

Hvorfor du bør være medlem i Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Forening

Fagforbundet har både vilje og evne til å sloss for lønna vår. Ved tariffoppgjøret i 2010 var det kun Fagforbundet som sa nei til oppgjøret og ville kjempe videre

Fagforbundet har normalt 70% av lønna i streikebidrag

Fagforbundet har den beste stipendordninga – inntil 12000 kr i støtte pr år til kurs og utdanning, som fagbrev, glattkjøring, videreutdanning og andre kurs

Fagforbundet er det eneste forbundet som vil stoppe bruken av anbud - gjennom å gjøre kollektivtrafikken offentlig eid.

Fagforbundet har verdens beste innboforsikring

BSF har sikret de beste anbudsvilkårene i landet her i Trondheim. Vi sikret pensjonsrettighetene til våre eldste medlemmer og de lokale avtalene

BSF fikk stoppet legging og fjernet nye humper i busstraseene og jobber for gode alternativer

BSF er med og bestemmer innredning, utstyr og førerplassens utforming i nye busser

BSF har sikret at frikortene for alle gjelder hele Trondheim

BSF jobber politisk, fordi det er nødvendig i vår bransje, men driver ikke partipolitikk

BSF har 50 tillitsvalgte som jobber for deg hele tida

BSF har eget medlemsblad som kommer 5 ganger i året

**En stor fagforening er best for alle. Det sikrer innflytelse og nok
"trøkk" til å få gjennomført endinger.**

Hva er egentlig denne forhandlingsretten som det mases om?

Ole R. Berg

Får ikke BSF forhandlingsrett på Tide og trønderbilene etter 1.4.2012 ?

For det første kan ingen vite det. Selv Roger Hansen kan ikke spå om fremtida. Det jobbes sentralt med å finne løsninger på dette. LO må finne løsninger på dette, fordi det er et problem i flere bransjer enn vår. Vi vet bare ikke hvor lang tid det tar. Men dette er en situasjon LO ikke kan leve med i lengden. Den interne krangelen er ødeleggende for LO, og derfor må de finne en løsning innen rimelig tid.

For det andre er Fagforbundet med i lønnsforhandlingene sentralt. Og det er jo de viktigste forhandlingene av alle. Her foregår forhandlingene sammen med alle de andre forbundene og med alle arbeidsgiverforeningene samtidig.

Men hvordan fungerer denne forhandlingsretten lokalt?

For det første trenger vi ingen forhandlingsrett for å bistå medlemmene i enkeltsaker. Enhver ansatt kan velge hvem han/hun vil ha med seg i møter med bedriften. Og mesteparten av de sakene som tillitsvalgte jobber med lokalt er enkeltsaker for medlemmene.

For det andre er den lokale forhandlingsretten ikke særlig reell. Den er en forhandlingsrett uten virkemidler. Vi har ingen kampmidler å ta i bruk lokalt, om vi er uenige. Vi er helt avhengig av arbeidsgiverens velvilje. Det er mer snakk om en drøftingsrett, der du får presentere ditt syn. Og dersom bedriften velger å overse dette er det lite en liten lokal fagforening kan gjøre. Da bruker bedriften sin styringsrett.

For det tredje har både Tide og Trønderbilene konserntillitsvalgte som gjerne vil ha et ord med i laget. Det betyr at lokale tillitsvalgtei NTF og YTF ofte må få "godkjenning" for det de ønsker å gjøre lokalt. Vi merker jo dette i Tide og Trønderbilene der mye avgjøres i Bergen og på Levanger.

For det fjerde så vil BSF bestå uansett forhandlingsrett lokalt. Vi må bestå for at det skal være mulig å få gjort noe lokalt i Trondheim. Uten BSF vil det ikke skje mye. NTF og YTF er for små til å få gjennomslag. Vi har foreslått lokalt samarbeid

med NTF gjennom et LO utvalg til beste for medlemmene, men NTF avviser dette.

For det femte hjelper det lite om YTF og NTF har lokal forhandlingsrett når de ikke vet hva de skal bruke den til. Det er BSF som alltid står i spissen for å forsvare og forbedre rettighetene våre. Hva har NTF og YTF gjort for medlemmene i Trondheim? Hvorfor vil NTF ødelegge en sterk fagforening som alltid har gjort en god jobb? Alle ansatte i bransjen i Trondheim vil tape på at BSF blir svekket, så det kan vi ikke la skje !

Rare lover fra USA

I Iowa er det ulovlig å kysse i lengre enn 5 minutter, og en kvinne har ikke lov til å kysse en mann med mustasje offentlig.

I Indiana er det ulovlig å gå på kino, teateret eller ta bussen i fire timer etter å ha spist hvitløk.

I Missouri er det ulovlig for brannmenn å redde damer i nattkjole fra brennende bygninger.

I Hawaii får du bot for ikke å eie en båt.

I Alaska er det ulovlig å dytte en levende elg ut av ett fly, vekke en bjørn for å ta ett bilde av den eller ta en kenguru med inn i en frisørsalong(selv om den er villig)

Åpent brev til Sør Trøndelag Fylkeskommune og AtB

Knappe kjøretider er ødeleggende for helse, arbeidsmiljøet og sikkerheten

Våre tillitsvalgte i Nettbuss, Tide og Trønderbilene har i flere møter med AtB tatt opp problemene med for knappe kjøretider. AtB sier de jobber med saken, men vår erfaring er at det tar meget lang tid å få til endringer. Vi frykter at det ikke blir satt i verk tilstrekkelige tiltak før august neste år.

Vi får rapporter fra våre medlemmer om alt for dårlig kjøretid på mange linjer. Vi kan nevne linje 7, 8, 11, 19 og ringruter 36/66. i tillegg til enkelte avganger på andre linjer. Linje 6 fungerer bedre når vi ikke kjører Sluppen bru, men det er fremdeles enkelte avganger som sprekker.

Den dårlige kjøretiden fører til stress og i mange tilfeller til at sjåførene ikke får kommet på do eller tatt nødvendige pauser. De fleste sjåførene er veldig opptatt av sine passasjerer og strekker seg langt for at bussen skal komme seg av gårde til rett

tid. Derfor kutter de ofte ut nødvendige pauser.

Dette går på helsa løs, og vi har ennå ikke kommet til vinteren. En stressa sjåfør er en dårlig sjåfør, og det kan gå på sikkerheten løs både for de som er i bussen og de utafør.

Det er hyggelig å få skryt i avisa av politikere, men vi trenger mer enn det. Vi trenger tid til å gjøre jobben vår på en skikkelig måte, uten å måtte gå på akkord med helsa vår.

Vårt medlemsmøte tirsdag 8.11.2011 vedtok å stille følgende krav til oppdragsgiverne:

Vi krever at det utarbeides nye kjøretider og turnuser på disse rutene umiddelbart, som sikrer at sjåførene får nødvendig tid til pauser mellom turene. Dette vil bety at ruteheftet må omgjøres, en prosess som vil ta noen måneder.

I mellomtiden må det iverksettes strakstiltak. Det kan være flere busser inn på rutene, nye koblinger som gir nødvendige pauser,

pendelbusser og lignende. Vi er gjerne med på å diskutere praktiske løsninger.

Vi skal ha nytt medlemsmøte 6. desember og innen da må vi ha en dato for når nye kjøretider kan innføres, og når strakstiltakene skal settes i verk. Hvis ikke vil møtet diskutere forslag om politisk streik og andre mulige tiltak.

Trondheim 10.11.2011.
Fagforbundet Buss- og
Sporveisbetjeningens
Forening

Ole R Berg – leder

(480 13 875)

og John- P. Denstad –
sekretær (995 14 216)

HOVEDTARIFFOPPGJØRET 2012

Krav fra Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Forening (BSF)

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

Helgetillegg 40 % av timelønn hele helga fra fredag kl. 21.00 til mandag kl. 06.00.

15 % av total kjøretid øremerkes pauser.

AtB og Nettbuss Trøndelag.

I den siste utgaven av «Ord på veien» kommer det frem påstander om at Nettbuss og AtB er vår største kunde, iflg Johan Petter Fremstad i Nettbuss Trøndelag. Denne påstanden fremstår som mildest talt merkelig. For det første er den enkelte passasjer som er vår største kunde. Alltid. Om det være seg bestemor, en turist, en fast reisende eller en skoleungdom. En må ikke miste fokus her, den enkelte passasjer om bord på vogna er vår største og viktigste kunde.

I artikkelen fremstilles altså AtB som vår største kunde. Nei, AtB er en aktør i anbudsregime i Trondheim, og skal være vårt redskap til å oppnå en enda bedre service for våre kunder, nemlig passasjerer. Alt det Nettbuss gjør skal være rettet utad mot de som reiser, og gjøre deres reise best og tryggest mulig.

Det hevdes at anbud som innkjøpsform og AtB som innkjøpsselskap er kommet for å bli. Ja, så langt er det det, men bare så lenge politikerne vil. Det kan endres i framtida.

For å få til målsettingen om å holde våre kunder i fokus må også planleggingselskapet AtB gjøres bedre, og spille på lag med operatørene. Da må de trekkes med i en konstruktiv dialog for å øke samarbeidningen, og det gjøres igjennom møter mellom operatør og bestiller. Men det krever at AtB som bestiller oppdraget mottar og forstår tilbakemelding på hva operatør ser fungerer, eller kanskje ikke fungerer, og rette på forhold som gjør at gjennomføringen blir best mulig i anbudsoppdraget. Dialogen må også gå andre vegen, alle busselskapene har ansvar for gjennomføring.

At det foregår en del frisk meningsutveksling på kantina blant gode kolleger på daglig drift og utfordringer er en ting. Her må det tales takhøyde. Noe ganske annet er hvilken kritikk de får via massemedia, Facebook og andre mer offisielle kanaler, slik som de formelle møter mellom AtB og operatørene som avvikles flere ganger i året alt etter behov. Også BSF som fagorganiserte har minimum to møter i året med AtB der tanker og ideer kan utveks-

les. I disse møtene forventes det respekt fra den andre part og vilje til å løse de klart definerte problemstillingene som nærmest står i kø. I de møtene jeg har vært til stede, har det vært en meget god og konstruktiv dialog, og tanker og ideer har vært lansert fra begge sider. Slik jeg ser det, har begge sider en del å lære.

Anbud i Trondheim er nytt, og nye utfordringer oppstår. Kritikken som AtB har opplevd i massemedia må tales, de er tross alt en aktør i anbudsregimet, og kan ikke betrakte seg selv som ufeilbarlig, det blir rett og slett for dumt.

Gjør operatørene en feil, blir de jo øyeblikkelig gjort oppmerksom på det fra flere hold, og bøtelagt fra AtB der det er aktuelt. Da må også

andre aktører i dette anbudspillet finne seg i å bli satt søkelyset på der ansvaret er klart definert. Vi må ikke komme i den situasjon at vi graver oss ned i sandkassen og surmuler i hvert vårt hjørne, det blir for barnslig.

Men de ulike selskapene/operatørene har også en vei å gå. Her må ermene brettes opp! Spytt i nevene, og start oppryddinga, det er nok å ta tak i. Men kunden skal være i fokus, og dialogen mellom bestiller og operatører inklusive fagorganisasjoner må foregå på en ordentlig måte og være konstruktiv og målrettet slik at kundens behov blir best mulig ivaretatt. Der har alle parter felles mål, og felles ansvar for å få det til.

Mvh Kufås, nestleder BSF

Kostbar smell:

Om du detonerer en atombombe innenfor bygrensene i staten California blir du ilagt ei bot på 500 dollar...

HVOs hjørne

HVO Harald Sehm



Gode kollegaer.

Høsten er kommet langt inne i det som skal bli vinter. Værgudene har vært mildere mot oss sjåfører i år enn de var i fjor. Milde dager, og netter gjør arbeidsdagen lettere?

Jeg har nå fått vervet som HVO for Nettbuss Trøndelag.

Ett ganske stort og foreløpig ukjent område. Jeg prøver å skaffe meg oversikt ved å etterspørre litt basic informasjon hos ledelsen i nettbuss Trøndelag. Det viser seg å være sånn passe interesse for å svare når jeg spør... Det skal være møte i AMU (arbeidsmiljøutvalget) i uke 48. Dette møtet vil for min del være en slags oppstartstidspunkt.

Etter AMU-møtet så vil jeg ha en formening om hvordan samarbeidet er tenkt videre både med ledelse, bedriftshelsetjeneste og de tillitsvalgte. Vernombudene, både antall og deres stasjoneringssted vil da være klargjort.

Jeg har blitt kjent med

lederne og nestlederne i de tre andre fagforeningene i NBT og jeg tror på et godt samarbeid oss imellom. Etter hvert skal jeg komme meg ut å se hvordan de ansatte "har det" rundt i hele den trønderske nettbussverden.

Påfyll av kunnskap:

Jeg er nå ferdig med arbeidsmiljøskolen trinn 2. det er verdifull påfyll av kunnskap som jeg har fått. I utgangspunktet så skal dette gagne dere alle i selskapet.

I det område som kalles "anbud 2011" så har vi en del arbeidsmiljø saker som har vært aktuelle i høst. Det dreier seg om luktproblemer i Volvo Hybrid og støypromatikk i Solaris.

Støy: Det er utført lyd-/støymåling i Solaris. Dette er utført av hjelp 24 som var vår Bedriftshelsetjeneste inn til fusjonen med NBT. Bakgrunnen for oppdraget er vedtak i AMU i Team Trafikk

AS. Gjennomføringen, resultatene og BHTs vurdering og kommentar kommer jeg tilbake med. Og forhåpentligvis med et positivt resultat og framdriftsplan etter Solaris har vært her. Representanter fra Solaris vil gjennomføre en støykontroll i uke 46 for så å komme med eventuelle tiltak mot den støy vi klager på.

Volvo Hybrid: luktproblemer. Dette har vært en gjenganger siden Nov/Des 2010. Wist har gjort tiltak etter hvert som vi har meldt inn problemer. Men disse tiltak har dessverre bare virket en stund.

Slik jeg oppfatter det så har det i det siste vært færre som har meldt om lukt. Det kan være at problemet nå er løst. Hvis jeg/vi skal si noe om prosessen siden Des 2010 så viser det at det en sak blir komplisert de gangene problemet løses, men løsningen bare virker en stund.

Vi stanser liksom litt opp for når saken virker avsluttet for så å starte opp igjen når vi blir kjent med at det fortsatt eksisterer et problem. Slik er det med mange saker, og jeg har forståelse for at sjåfører mener at det "går for tregt" en del ganger. Og Hybridsaken er et klassisk eksempel!

Solaris støyproblem og Volvo Hybrids luktproblem tas opp i AMU.

Framkommelighet og Vegstandard:

Hpl Tonstadkrysset: det nye kollektivfeltet på toppen av Okstadbakken er et bra tiltak for vårt arbeidsmiljø. Jeg har derimot stilt spørsmål rundt Kurvatur, dosering og takfall i forbindelse med svingen inn i Kolstadveien og holdeplassen Tonstadkrysset mot Bjørndalsbrua.

Kort fortalt så dreier dette seg om at doseringen virker å være feil i utløpet av svingen samt at takfall (fall fra kantstein og ut i vegbanen) er for stort. Selve holdeplassområdet har 3% fall sideveis, noe som er iht håndboka. Hvorfor det er blitt såpass "rart" ved utgangen av svingen får vi avvente svar på.

Vi som kjører må være varsom ved glatt underlag, og skjer det sammenstøt/ulykker i det området så må disse meldes slik at vi kan sende videre til Statens vegvesen. Om det blir gjort avbøtende tiltak der oppe er det for tidlig å si noe om. Men jeg har varslet!

Hpl i Høyskoleringen og

Brøsetveien. I dette området er det flere holdeplasser hvor jeg mener det er bygget feil. Jeg har bedt om en befaring sammen med kommunen.

Fra de som kjører distriktet så har jeg fått signaler på at det er flere holdeplasser som sjåførene mener det er vanskelig å opptre trafikksikkert på. Disse får vi komme tilbake til etter første møte i AMU.

Vegdekket: En del er bedret for oss i bytrafikken. Ilaparken langs trikkesporet har fått nytt dekke, og nå er det vel blitt så bra underlag der at vi må passe hastigheten? :-) Også en del andre steder er det gjort tiltak til det bedre. Men fortsatt er mye ugjort.

Informert meg!!

Og dere MÅ sørge for at jeg får kunnskap om de plasser dere sliter. Det er korrekt at arbeidsgiver skal varsles, men jeg ønsker å vite hvor dere sliter og særlig når ting tar for lang tid å få rettet på.

Busskjøp: Det er nå bestilt 13 stk MAN leddbuss. Det er vel egentlig det jeg vet. Dere vil sikkert ha fått mer info via Ord På veien før dere får

Frontruta i hånda. Vår tradisjon ved busskjøp er at HVO er med i prosessen som har med utforming av førerplass, inklusive sikt og speil. Jeg har også vært med på bestilling og sluttkontroll hos fabrikken. Jeg forventer at den måten å involvere verneombudet fortsetter.

Jeg ønsket å være med på sluttkontroll i forbindelse med Nettbuss sin handel av Volvo 8900. Denne sluttkontrollen skulle foregå etter at jeg formelt hadde tatt over som hovedverneombud i Nettbuss Trøndelag AS.

Dette fikk jeg ikke lov til.

Jeg benytter muligheten her til å minne dere om gjenganger-beskjeder:

Skolebuss: Husk dette med å merke "skolebuss" bare når dere er i skolekjøringa. Merk Nettbuss under til og frakjøring (inntil evt annen beskjed blir gitt). Som tidligere nevnt så er det alt for ofte at media viser til ulykker med buss, og hvor bilde og tekst viser "skolebuss".

Lenger ut i slike saker så viser det seg ofte at bussen var tom, og på tur til eller fra en skoletur.

Vår skolebarninstruks er ikke opphevet.

Kald buss:

Skal alltid rapporteres. Er bussen hentet på Gassfeltet så MÅ du også melde fra hvilket rampenummer bussen stod på.

(akkurat som i "gamle dager" :-)) Våre feilrapportrutiner på Sorgenfri gjelder fortsatt.

AMU: siden jeg refererer til AMU som en viktig arena så oppfordrer jeg til å lese referatet som kommer ut i etterkant.

Helt til slutt: "Om å bli sett" Det er tøffere dager, dessverre. Jeg var ute å gikk tur en tirsdagkveld. Gikk over

Moholt, i joggedress. Krysset veien i lett jogg, og det kom buss. Tenkte at sjåføren sikkert ikke kjente meg igjen så jeg holdt blikket rett fram... med ryggen til bussen.

Plutselig et lett "hoink" fra hornet og en vinkende og smilende sjåfør. Noen ganger er et lite vink, eller et direkte smil akkurat nok til å få igjen motivasjonen for mange nye dager. Det opplevde jeg denne dagen!

Tusen takk!

Hvo:48013847

17/11/2011

Ukens sitat

Utholdenhet er å feile nitten ganger og lykkes den tjuende.

Julie Andrews





Nytt fra Trønderbilklubben

Her kommer en liten oppdatering fra klubben på Trønderbilan. Arbeidsforholdene til de tillitsvalgte er dårlige da vi ikke har noe frikjøp til oppgavene våre. Vi har ikke fått kontorplass slik at vi kan treffe medlemmer på tomannshånd og en personlig samtale på kantina er ikke å anbefale.

Vi sliter med kjøretia på enkelte ruter, 36/66, 63 og 11 spesielt. AtB har sagt at de skal komme forslag til forbedring senest fredag 18/11, så vi får se hva slags genistrek de kan komme på. Vi har slitt med lønna til faddersjåførene våre da de fikk bare 5 kr timen og som kjent fikk/får fadderne på nettbuss 13,70 kr timen. Nå ser det ut til at det løser seg men har

ikke fått svar på om det blir etterbetalt til de som stilte opp i starten.

Har også strevet en del med lønna til våre svenske medlemmer da det var mye rot i begynnelsen. Men det lønner seg å stå på for no har det ordnet seg og TB betaler det de har krevd.

På TB har vi ett ganske lavt sykefravær på 7,7%. Vi har ganske mange nye sjåførere så vi håper at fraværet holder seg lavt også i framtia, men det fordrer at AtB klarer å fikse gode kjøretider på de linjene vi kjører.

Ellers er det mye positiv stemning og blide kollegaer her og vi gleder oss til julebordet 3 desember på Snefugl gård.

Klubbleder Are Reiten

Nytt fra Tideklubben

For oss i Fagforbundet BSF på Tide har det gått litt trått siden oppstart, som de fleste sikkert ha fått med seg, men nå ser alt ut til å gå bedre. Vi er nå, som vi var fra starten av, med i de faste møtene med ledelsen i Tide, og de fordeler dette medfører. Vi føler her vi blir tatt i mot på seriøs måte og får lagt fram saker som er viktig for medlemmene.

Turnuser er nå endelig klare etter en del rettelser og forandringer fram og tilbake. Klubbstyret har jobba ganske mye med disse etter at utvalget kom med sitt første utkast. Per Arne Sæther, vår turnustillitsvalgt, har nedlagt ett meget bra arbeid både i denne gruppa, og etter at produktet var ferdig på trykk. Første utkast som lå på bordet måtte sendes tilbake til ny behandling på grunn av masse sene kvelder før frihelg og langfrihelg. Noe av grunnen her er at ledelsen ønsker å trekke ut rute 40 og lage egne turnuser for Byneset. Det ble også på det første utkastet forsøkt med en ren 8-turnus. Alt dette



med tanke på vår produksjon gav oss en del turnuser med flere senkvelder før helg og langhelg. Dette kunne vi ikke anbefale og det ble tatt til følge.

Nå er det bare rute 40 og Byneset som er kommet på egne turnuser og resten på miks. Vi finner ingen ulovligheter med de turnusene som nå i skrivende stund blir lagt ut, men har lagt med en del kommentarer i samarbeid med Per Erik Kufås (sentral guru på turnuser ved Nettbuss). Disse går på at noen er lite sosiale for de med familie, sene kvelder før helger og kjøretid inn til garasje etter skift i stor trafikk kan bli knapp. Det er fremdeles en del koblinger som vil skape stress i arbeidsdagen.

AMU og Verneombud er nå endelig på plass og disse vil bli kurset. Vi prøver her å skape ett samarbeid med NTF og YTF noe som gav oss følgende resultat.

Morten Øyås BSF med hovedansvar for klargjøring og det som er på innsiden av gjerdet på Sandmoen.

Emil Peder Pedersen YTF for området buss.

Bedriften ønsker bare 2 verneombud noe vi tok til følge, men tror at 3 vil være riktig med tanke på vår produksjon. Det medførte at det ble valgt 2 stk vara slik at vi kunne flytte opp om behovet skulle komme.

1. vara Niels Egil Wanggaard BSF
2. vara Åsmund Husby NTF.

Om det skulle være behov for opprykk er det vår mann Niels Egil Wanggaard som skal rykke opp.

AMU består av følgende personer fra oss. Morten Øyås og Nils Egil Wanggaard BSF.

Våre særavtaler som vi skal ha med oss i virksomhetsoverdragelsen er også nesten

i mål, her mangler nå bare en presisering fra fylkets politiske ledelse.

I løpet av uke 47 vil også vi Tide ansatte få satt opp infohyller til alle sjåførere og da håper vi i styret at det skal bli lettere med info ut til dere.

Ellers må det nevnes at en del av oss får delvis usannheter servert fra tillitsvalgte spesielt fra NTF sin side. Det er sikkert ikke enkelt når de selv ikke har saker å slå i bordet med. Håper dere alle nå forholder dere til det som kommer fra oss i Tideklubben og fra sentralt hold og skjønner viktigheten av at vi står sammen også i framtida.

Vil til slutt nytte anledningen til å takke alle jeg har med meg i styret og alle medlemmer for ei flott tid så langt og la dette vare. Dere alle er en flott gjeng å jobbe med.

HTV/Klubbleder BSF TideBuss
Trondheim
Håvard Røed



Nytt fra styret oktober – november 2011

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 2012 – Bussbransjeavtalen - krav fra Fagforbundet Sør-Trøndelag.

Ole Roger Berg har deltatt i parts sammensatt arbeidsgruppe angående arbeidstidsordninger oppnevnt i sist hovedtariffoppgjør. Styret har blitt orientert fra utvalgets drøftelser. En mulig konklusjon fra utvalget kan være å foreslå et tidligere innslagspunkt for ubekvemstillegg for helgearbeid.

Krav fra BSF til hovedtariffoppgjøret 2012 har vært behandlet i tre styremøter i høst, på klubbmøter i Tide, Trønderbilene og Nettbuss Trondheim, på storbykonfe-

ransen for Fagforbundets fagforeninger i kollektivtrafikken 7. – 9. okt. 2011 i Oslo og på tariffkonferanse 1. – 2. nov. 2011 for Fagforbundet Sør-Trøndelag.

Tariffkonferansen til Fagforbundet Sør-Trøndelag vedtok etter forslag fra BSF:

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 gjennomsnittlig industriarbeiders lønn.

ARBEIDSTID

Helgetillegg 40 % av time-lønn hele helga fra fredag kl. 21.00 til mandag kl. 06.00.

15 % av total kjøretid øremerkes pauser.

Nettbusskonferansen i januar 2012 har også tariffoppgjøret 2012 på dagsorden. LO forutsetter felles og samtidige forhandlinger for alle parter i de to Bussbransjeavtalene.

Anbud - virksomhetsoverdragelser og fusjon og opprettholdelse av BSF som fagforening.

Det har vært en krevende periode hvor styret har hatt løpende drøftelser om utfordringer knyttet til fusjon mellom Nettbuss Trondheim og Nettbuss Trøndelag samtidig som oppfølgende prosesser har foregått i etterkant av virksomhetsoverdragelser til TIDE og Trønderbilene.

Virksomhetsoverdragelse – partsrettigheter i Bussbransjeavtale:

Fagforbundet v/forbundsleder Jan Davidsen har sendt brev til Trønderbilene og Tide om at Bussbransjeavtalen

Spekter skal gjelde fordi ingen av selskapene hadde reservert seg innen tre-ukers fristen fra virksomhetsoverdragelsestidspunktet

den 22.08.11, jfr. AML § 16.2 (2). BSF har dermed fulle partsrettigheter. Transportarbeiderforbundet v/forbundsleder Roger Hansen har erkjent dette. Fagforbundet må i tida fram til neste hovedtariffoppgjør gjennom LO få på plass en permanent tariffordning mellom forbundene. BSF må nå ta en klar ledelse i de to selskapene, men trekke med de andre fagforeningene i et samarbeid.

Lokale avtaler inklusive arbeidstid for hovedtillitsvalgt:

Styret har blitt forelagt og drøftet diverse e-poster mellom BSF og Tønderbilene, Nettbuss Trondheim og AtB vedrørende lokale avtaler inklusive arbeidstid for hovedtillitsvalgte.

Våre lokale avtaler angående frikjøp tillitsvalgtordningen og frikort må avklares med fylkesordfører Tore O. Sandvik etter at AtB v/ administrerende direktør Ada Myhren ikke forholder seg til anbuds-dokumentene. AtB må sende brev til selskapene om at alle aktuelle lokale avtaler skal videreføres. Avtalene skal gjelde for hele anbudsperioden.

Møte ble holdt hos LOs distriktskontor 04.10.11 hvor Ole R. Berg og John-P. Denstad møtte for BSF. Et fire punkts notat fra BSF er laget til LOs distriktskontor om krav overfor AtB om lokale avtaler og frikort.

Styret i BSF ble 08.11.11 orientert om at BSF har krevd møte med fylkesordfører Tore O. Sandvik via LOs distriktssekretær Jan Thore Martinsen, om ATBs bortfortolkning / trenering av anbudsdocumentenes krav om overføring av BSFs lokale avtaler. Styret og medlemsmøtet drøftet samme dag eventuell aksjonsdag/politisk streik mot AtB/fylkeskommunen dersom saken m/lokale avtaler ikke avklares i henhold til klare politiske vedtak i fylkesting og fylkesutvalg om saken.

Fusjonsplan Nettbuss Trondheim AS og Nettbuss Trøndelag AS:

Styret i BSF har gjennomgått og drøftet utkast til protokoll mellom Nettbuss Trondheim, Nettbuss Trøndelag og fagforeningene i det fusjonerte selskapet om fusjonsplan Nettbuss Trondheim AS og Nettbuss Trøndelag AS, med punkter om bakgrunn, årsak, konsekvenser for ansatte, representasjon styre, utvalg og

råd (Styre Nettbuss Trøndelag AS, Arbeidsmiljøutvalg, HVO, Bedriftsutvalg og andre forhold).

Ansatterepresentanter i nytt styre Nettbuss Trøndelag

Styret i BSF har drøftet kandidater, fordeling av ansatte representasjon og tatt initiativ til drøftelser med de tre andre fagforeningene om dette. Brev fra valgstyret i Nettbuss Trøndelag AS ble kunngjort 04.10.11.

Følgende valg er gjort:

Styrerepresentanter

Ole Roger Berg, Fagforbundet
Erling Moen, Norsk Jernbaneforbund

Anders Volan, Norsk Transportarbeiderforbund

Vararepresentanter

1. Viggo Fredriksen, Yrkestrafikkforbundet

2. John-Peder Denstad, Fagforbundet

3. Per Arild Lyng, Norsk Jernbaneforbund

4. Åge Leraand, Norsk Transportarbeiderforbund

5. Hans Petter Sørgerd, Yrkestrafikkforbundet

De valgte representantene og vararepresentantene til styret vil fungere fram til neste valg, som ihht tidligere kunngjøring vil bli holdt våren 2012.

Hovedverneombud (HVO) i fusjonert selskap Nettbuss Trøndelag:

Det er enighet m/de andre fagforeningene om at Harald Sehm blir HVO.

Arbeidsmiljøutvalg (AMU) i fusjonert selskap Nettbuss Trøndelag:

HVO skal møte. Kristian Arnesen er aktuell som vara for HVO. I tillegg møter Ole R. Berg m/Per E. Kufås som vara. AMU er på plass i nær framtid.

Bedriftsutvalg (BU) i fusjonert selskap Nettbuss Trøndelag:

I BU skal hovedtillitsvalgte (HTV) fra de fire fagforeningene være representert. I tillegg møter HVO. Varakandidater fra BSF er: Per Erik Kufås, John-Peder Denstad, Børge Tingstad. Kristian Arnesen er vara for HVO.

LO-utvalg i fusjonert selskap Nettbuss Trøndelag:

Det skal dannes et LO-utvalg i det fusjonerte selskapet.

Nye sjåførere i Nettbuss Trøndelag:

BSF jobber for å sikre en ordning hvor BSF og HVO kan presentere seg for nyansatte,

jfr. protokoll angående nedbemanning fra februar 2011.

Flytting av administrasjon og trafikkledere:

Det er uklarheter om dette. BSF hadde første møte om saken med Nettbussledelsen 12.10.11. Informasjonsflyten i det nye selskapet må bedres.

Nye turnuser fra 01.01.12 for regionruter:

Forslag er utsendt. Økt trafikkvekst i rushtid driver fram mer bruk av deltskift. Det er mye deltskift med utstrekke opptil 12 timer. BSFs turnustillitsvalgt skal ta tak i forslaget slik at tillitsvalgte blir reelt involvert.

Forholdene i Tide og Trønderbilene:

Styret i BSF har i styremøtene i høst blitt orientert om og drøftet forholdene i Tide og Trønderbilene. Fagforbundets politiske ledelse er også holdt orientert om situasjonen i de to selskapene og BSFs utfordringer med å tilfredsstillende arbeidsforhold for våre tillitsvalgte for å kunne ivareta medlemmenes interesser.

Frikort for ansatte, familiemedlemmer og pensjonister – uavklarte forhold.

Styret har drøftet saken i flere møter, blant annet på grunnlag av diverse korrespondanse mellom BSF, fylkesordfører Tore O. Sandvik og AtB v/ Ada Myhren og Gunvor Klausen.

Trondheim: Vi har sikret at frikort gjelder for hele Trondheim.

Enhetstakstområdet: Ada Myhren i AtB nekter å forholde seg til anbudsdocumentene om at frikort skal gjelde innenfor hele enhetstakstområdet. Saken følges opp.

Lister til AtB: Styret har vært pådriver overfor Nettbuss Trondheim om at det skal sendes lister over til AtB med oversikt over ansatte, ektefeller, samboere og barn. Dette gjelder også for 10 % ansatte.

Flybussen: Det gjenstår å avklare frikort m/flybussen for ektefelle / samboer. Saken følges opp av styret.

Organisasjonsforholdene innen bussektoren generelt, og forholdet ved F1P Bybanen spesielt.

LO i Norge har i løpet av høsten avholdt flere møter med forbundsledelsene i Transport, Jernbaneforbundet og Fagforbundet. LO har vært representert med nestleder Tor Arne Solbakken og leder av forhandlingsavdelingen Knut Bodding.

Diskusjonen har dreid seg om organisasjonsforholdene innen bussektoren generelt, og forholdet ved F1P Bybanen spesielt.

Styret er holdt fortløpende orientert fra Fagforbundet om utviklingen i saken.

Samarbeidsmøte nr. 2 i 2011, 30.09.11, mellom Oppdragsgiver og Ansatte-representanter på anbudskontrakten "Buss-transport I Trondheim 2010" mellom AtB som Oppdragsgiver og Nettbuss Trondheim som Operatør.

Styret i BSF gjennomgikk i møte 11.10.11 utkast til referat fra AtB v/ Harald Stor-rønning, hvor følgende saker ble drøftet:

- 1) Referat fra forrige samarbeidsmøte;
- 2) Kjøretider – kjøretider for 7'ern skal gjennomføres;

- 3) Hvilebu Ilsvika: Ingen avklaring enda;
- 4) Bussdepot Presthus: BSF / HVO bad om tidlig involvering;
- 5) Prinsenkrysset kollektivknutepunkt: BSF / HVO bad om tidlig involvering;
- 6) Anlegg Sandmoen: BSF har bedt om brakke for tillitsvalgte;
- 7) Inngang midtdør: BSF har påpekt manglende merking;
- 8) Rullestoler i buss: BSF har etterlyst klare retningslinjer;
- 9) Nye leddbusser: BSF har anbefalt prøvekjøring på ulike traseer.

Støy i Solarisbusser og lukt og eventuell stråling fra batteri på hybridbusser

Styret ble orientert om saken av HVO og drøftet denne i møte 11.10.11. Nettbuss Trøndelag og AtB har foretatt støymålinger som blir fulgt opp. Wist og bedriftshelsetjenesten søker etter kunnskap om hva som kan være årsaken til luktproblemene. Arbeidstilsynet er orientert. Vogn 493 og 496 er meldt å være i orden. Det er viktig at sjåfører melder inn avvik til HVO / VO. Saken følges opp av HVO.

Verneombud Sorgenfri.

Styret har 08.11.11 valgt følgende nye verneombud: Kjetil Frengen, Kristian Arnesen, Trond Bolkan, John Birger Løftamo, John Eithun (Team Flexi) og Lorentz Drevland (Klargjøringshallen).

Fartsdempende tiltak i kollektivtraseer.

Brev er sendt fra HVO 01.06.11 til Arbeidstilsynet om å forby de nye sirkelhumpe. Det kan aksepteres bruk av Trondheimsputer. Bedriftshelsetjenesten er ikke trukket med i en uttalelse om saken.

Kommunen avventer svar fra Arbeidstilsynet.

Brev av 04.07.11 fra Arbeidstilsynet til hovedverneombud v/ Nettbuss Trondheim AS har følgende ordlyd:

"Vi viser til brev av 27.05.11 vedrørende bussjåførenes arbeidsmiljø og til telefonsamtale med hovedverneombud Harald Sehm i dag 04.07.11. På grunn av ferietid vil det ikke være mulig for Arbeidstilsynet å gå nærmere inn i saken nå. Vi vil imidlertid se nærmere på saken rett over ferien for å vurdere innholdet og se på hvordan Arbeidstilsynet skal håndtere saken. Nærmere svar kan ventes

innen utgangen av september d.å. Vi ber om at referansennummer 2011/12833 oppgis ved svar.

*Med hilsen Arbeidstilsynet
Midt-Norge*

Et møte ble avholdt med Arbeidstilsynet 10.10.11. Styret i BSF ble 08.11.11 orientert om dette møtet. Ingen konklusjoner i saken er foreløpig truffet.

Ny organisering av Fagforbundet BSF - Retningslinjer

Medlemsmøtet i BSF godkjente i møte 08.11.11 følgende forslag fra styret:

Hovedstyret skal bestå av minimum 12 medlemmer:

Leder, nestleder, kasserer, sekretær, opplæringsansvarlig, seksjonsansvarlige, ett HVO – om mulig, ungdomstiltaltsvalgt, pensjonisttillitsvalgt – velges av pensjonistforeningen, minst 1 medlem fra hvert klubbstyre. – dette skal være leder/HTV. Nestleder er personlig varamedlem til hovedstyret. Disse velges på årsmøtene i klubbene i forkant av årsmøtet i hovedstyret. Styremedlemmer - her bør 1 person være representant for deltidsansatte.

Klubbstyrene skal bestå av minst 4 medlemmer

Leder/HTV – medlem i hovedstyret, nestleder/vara HTV – varamedlem til hovedstyret, ett Verneombud - om mulig, styremedlemmer – her må fleste mulig yrkesgrupper være representert. For eks. flexi, klargjøring, administrasjon.

En felles valgkomitee skal bestå av minst 5 medlemmer

Leder, minst 1 medlem fra hver klubb.

Valgkomiteen legger frem forslag til valg på klubbstyrene og hovedstyret og representanter til representantskapet i Fagforbundet i Sør-Trøndelag.

Styret drøftet saken, og den følges opp på følgende måte:

1) Endelig vedtak må gjøres på årsmøtet;

2) Retningslinjene vil være til hjelp for valgkomiteen som skal jobbe fram til årsmøtet i BSF;

3) Den årsmøte valgte valgkomiteen suppleres med 1 representant fra hver av klubbene. Forslag til supplering av representanter til valgkomiteen fra klubbene:
Tide: Morten Øyås;

Trønderbilene: Hågen Røkke;

4) Honorering av klubbledere og klubbstyrer må tas opp som egen sak og legges fram for årsmøtet.

Endringer i styret i BSF

Haji Osman Muhammed har trukket seg fra styret. Erling Andresen, nyvalgt tillitsvalgt i klargjøringshallen, møter i styret.

Medlemsutvikling/verving – fast post.

Rapport er gitt i styremøter og tiltak drøftet. Børge Tingstad møtte for Fagforbundet sammen m/ klubblederne på verveaksjon på Kvenild 28.-29. sept. 2011.

Forbundsuka – økt satsing fra Fagforbundet Sør-Trøndelag på verving ut 2011.

Styret har prioritert verving på Sandmoen og i kantina i Dronningens gt. Tarjei Leistad fra Fagforbundet Sør-Trøndelag deltok styremøte i BSF 08.11.11. Det er oppfordret til at ungdomstillitsvalgt kan sette i gang aktiviteter. Det er bestilt BSF pins og slipsnål – 1.000 stk. av hver.

Børge Tingstad og John-P. Denstad representerte Fagforbundet 16.11 fra kl. 08.00–13.00 på Sandmoen. Børge Tingstad og Per E. Kulfås representerte Fagforbundet 17.11 kl. 08.00 – 13.00 på Sorgenfri og i Dronningens

gt., og John-P. Denstad, Harald Sehm og Ole R. Berg representerte Fagforbundet i kantina i Dronningens gt. 18.11 kl. 08.00 – 13.00. Bente Elshaug ordnet med servering i kantina på Sorgenfri samme tidspunkt.

Avisa Klassekampen på Sandmoen.

Styret har vedtatt å bestille et abonnement av Klassekampen til depoet på Sandmoen.

Manifest årskonferanse 2012.

Styret har vedtatt at BSF deltar med 2 stk. Anbudsproblematikken kan være et aktuelt tema å jobbe med for Manifest Senter for Samfunnsanalyse.

Økonomisk støtte

BSF har mottatt takkebrev fra WAC-Ma'an – The Workers Advice Center for økonomisk støtte til de streikende palestinske arbeiderne i Salit bruddet, i streik for organisasjonsretten og kollektivavtale.

Andre saker

Styret har også drøftet:

- 1) Veskeoppgjør Tide – krav om overtidsbetaling;
- 2) Samarbeidsforhold og turnuser på regionrutene;

- 3) Karosseriverksted og forholdet til Nettbuss;
- 4) Humpeprosjekt ved Høgskolen (HiST);
- 5) Anbud - opptjening av feriepenger i sykelønnsperioden;
- 6) Medlemsblad - nummer 4/11;
- 7) Representantskapsmøte LO i Trondheim 20.09.11;
- 8) Seminar 10.11.11 og Fagopposisjonen 1911 - 2011 i regi av LO i Trondheim med samarbeidspartnere.

**John-Peder Denstad, sekretær
BSF**

Takk for meg!

Da er det snart tid for meg å dra. Jeg takker for en riktig fin tid her i Trondheim .

Selv om det har vært spennende til tider, har det kollegiale samholdet alltid vært flott. Jeg håper dere greier å holde på dette også nå i disse anbuds dager.

Særlig har jeg trivdes etter at jeg begynte å skrive på frontruta.

Jeg håper Tom kommer til å trives like godt som meg, der inne på BSF kontoret. Det er en alle tiders gjeng.

Lykke til ,alle sammen!!!



Med Vennlig hilsen

Tanya Reed

Vår hverdag.....

Av Tanya Reed

Jeg ble innkalt til møte med teamleder forleden. Årsaken var at jeg, nok en gang, hadde en teknisk feil ved oppstart. Dette var blitt karakterisert som operatør feil, og det resulterte i bot for selskapet, og en etter hvert velkjent oppringing fra Team leder. Jeg blir fortalt at problemet ligger hos meg. Det er jeg som sjåfør som enten har blitt totalt inkompetent på oppstart av buss (solaris), eller så går jeg og somler med gåtid eller oppstart. Jeg blir fortalt at det kan være at jeg er for nøye med inspeksjonen.

Ettersom jeg ikke tror jeg er dummere\ langsommere enn andre sjåførere eller har mer uflaks, så tillater jeg meg allikevel å tro at dette er ett tids\ kommunikasjons problem.

I teorien skal man kunne gå til gass feltet, hente ut en buss, gjøre inspeksjonsrunden, pålogging og skriving av sjekklista på 7 minutter. Vi har fått beskjed om at tidsstudier har blitt foretatt på dette området av gode og pålitelige folk.

Dette stemmer sikkert, men hva med tiden det tar hvis noe skjer?

Hvis bussen er på H, I eller gass, ligger det null tid i

denne ligningen for feilsøking og\ eller uttak av ny buss.

Dette er skrevet for å belyse dette problemet noe.

De fleste sjåførene vi har her på huset kommer inn 10-20 minutter før skiftet deres starter for å ta en kaffe med kolleger og få en rolig oppstart på dagen. Dette er en veldig god ide, men det burde ikke være en nødvendighet for at alt skal gå rundt uten bøtelegging. Med andre ord; bedriften bør ikke belage seg på frivillig gitt tid fra sjåfører for å holde bøteleggingen fra døren. Men det virker som de gjør det.

Selv er jeg ett B-menneske, og ikke særlig snakkesalig om morgenen, så jeg møter som regel opp i de siste par minuttene før oppmøte tiden min. Jeg stoler på at den tiden selskapet gir meg til oppmøte\ oppstart og tomkjøring til endeholdeplassen faktisk er nok til å gjøre jobben i rute. For det meste er det det, selv om enkelte skift er på håret. Foreksempel ;hvis bussen er på gass, og jeg begynner kjøringa på Buenget så vet jeg at jeg ikke har tid til å gå rundt og inspisere bussen eller logge inn før jeg kjører ut fra

anlegget. Jeg må logge på underveis til Buenget, og inspeksjonen tar jeg ved ankomst Dragvoll. Hvis jeg gjorde alt i riktig rekkefølge, ville jeg komme for sent til avgangstiden på Buenget.

Her mener jeg årsaken er en kombinasjon av trang kjøretid og trang oppmøte\ oppstarts tid. Her blir jeg igjen fortalt at jeg er den eneste som har dette problemet. Det er klart at det sikkert bare vises hvis man kommer inn nøyaktig til oppstarts tid og ikke har de ekstra 10 minuttene mange gir seg ved oppmøte. Når dette bringes på banen, blir det foreslått at det er til mitt eget beste at jeg møter opp tidlig som de andre. Dagen min blir jo så mye bedre...

Men greit nok, la oss gå videre.

La oss ta ett annet eksempel fra min egen hverdag; Jeg fikk utlevert vogn fra trafikkleder på oppmøte tidspunktet. Bussen var(som den ofte er) på gass. Jeg har ikke tilgang på tidsstudiene som ble gjort, men ut i fra egne tids-studier vet jeg at det tar meg 3-4 minutter bare å gå fra trafikkleder til gass feltet ,avhengig av føre og trafikk i Sorgenfri veien.

Det er sannsynlig at dette er noe lengre tid enn noen andre sjåførere bruker , basert på min høyde og ben lengde. Når man så kommer frem til gass – feltet må man finne bussen. Det er ingen faste bussplasser lenger, og det er ofte mørkt om morgenen. Buss numrene er i svart på mørk bunn, så man må ganske nærme for å lese tallene. Jeg møter ofte kolleger som går og vandrer rundt på leting etter bussen sin. Dette tar også en del tid.

Når man har funnet bussen, bruker man minst ett minutt bare på å gå rundt og inspisere den. I tillegg kommer tid for oppstart, pålogging og organisering av veske osv.

I mitt tilfelle ville bussen ikke starte på grunn av sensor problemer med frontluka .Jeg prøvde å fikse problemet selv, ved å gå frem og åpne og lukke luken noen ganger, og å fikle med sensoren. Sjekket også sideluka der gassen blir tanka, for den gir samme utslag på dashen når den er åpen. Ingen resultat. Tilkalte rampebilen, og sa ifra til trafikkleder. Fikk tilbud om ny buss samtidig som rampevakta ankom. Hadde brukt 2-3 minutter på hele prosedyren så langt, og følte ikke at jeg hadde somlet noe.

Rampevakta fortalte at bussen hadde hatt lignende problemer flere ganger de siste dagene, og viste meg hva som måtte gjøres for å fikse problemet. I dette tilfellet måtte man stå og gni på sensoren i flere sekunder for så å smelle igjen luka så raskt som mulig med den andre hånden.

Enkelt og greit, men noe som allikevel krevde spesialkompetanse for å vite. Noe rampevakta hadde funnet ut ved tidligere dagers øvelse på samme buss. Deretter rapporterte rampevakta at bussen var helt ok til trafikkleder.

Jeg tok bussen ut, og startet forsinket fra endeholdeplassen. Dette resulterte i bot for selskapet, og oppringing fra Teamleder for meg.

Hvis man legger sammen tiden brukt på alt dette er det klart at man brukte mer enn 7 minutter totalt.

Så kan man spørre seg hva som kunne vært gjort for å forhindre dette resultatet. Selv mener jeg at jeg gjorde det beste jeg kunne på minst mulig tid. Jeg kunne selvfølgelig ha kuttet ut feilsøking selv og gått rett til trafikkleder for buss skifte, men hvis vi ikke prøvde litt selv, så

ville det bli enormt mange buss skifter i løpet av en dag. Den eneste muligheten jeg hadde som sjåfør for å påvirke den resulterende bøteleggingen her, var å møte opp 10 minutter før skiftet mitt begynte for å ha tid til disse små krøllene i hverdagen.

En annen mulig løsning som kunne ha forhindrete bøteleggings resultatet her er bedre kommunikasjon mellom rampevaktene og trafikkledere:

Rampevakta fortalte meg at bussen hadde hatt tilsvarende problem flere ganger i løpet av de siste dagene. Ingen rapporter blir laget pga mangel på tid (både hos sjåførere og rampevakt).

Bedre kommunikasjon mellom trafikkleder og rampevaktene ville kanskje ha avdekket ett sensor problem på den aktuelle bussen og avverget en bot.

Isteden valgte rampevakta å fortelle trafikkleder at bussen var i orden uten å informere om tidligere historie på samme vogn. Det er nå en gang sånn at det er artigere å fortelle folk at det ikke er ett problem, særlig når det er det de helst vil høre.

Kommunikasjon mellom alle instanser er utrolig viktig.

Men det er kanskje lettere å anta at sjåføren er en idiot.

En ting er tiden som går med når man har ett problem og må feilsøke\kalle opp rampebil\ kalle opp trafikkleder. En annen ting er tiden som går med når man skal finne den nye bussen. For eksempel kan jeg fortelle at etter egne tids studier tar det meg 2.5-3 minutter å gå fra gass til H. Med mindre bedriften har tenkt å utstyre meg med rulleskøyter, kommer ett slikt buss skifte til å garantere forsinket avgang på ruta.

I alle de andre buss selskapene jeg har jobbet for var det standard praksis at trafikkleder spurte sjåføren hvilken buss som sto i nærheten av problemvogna slik at det ikke skulle kastes bort mer tid enn nødvendig. Så kunne de rokkere flåten etter behov. Men ved forespørsel om dette her på huset får jeg beskjed om at dette ikke er mulig å gjøre. Her tror jeg at bedriften kanskje bør prøve å tenke utenfor boksen de har bodd i de siste ti- årene.

Har snakket med mange sjåførere som har opplevd lignende situasjoner.

Både Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Forening og turnus tillitsvalgt har bedt om å få oppmøte tiden justert for å ta høyde for disse tidsproblemene uten at

det har fått noen respons. Vi får beskjed om at dette ikke er ett reelt problem. Problemet ligger hos den individuelle sjåføren.

Men dette er ett problem som ikke kommer til å forsvinne. Bedriften kan tenkes å si at man ikke kan lønne sjåfører ekstra i tilfelle noe går galt, men man kan heller ikke budsjettere med at det aldri kommer til å skje noe galt. Det gjør det før eller senere alltid. Da kan man heller ikke bli oppskjørtet når det kommer en bot.

Det virker som om selskapet er travelt opptatt med å skyte seg selv i foten her, men det er kanskje lettere å skylde på late\ dumme sjåførere enn å gå igjennom egne rutiner\ prosedyrer og å prøve å tenke utenfor boksen.

Dette er en oppfordring til nye tidsstudier og utvidet utkjøringstid, slik at vi kan gjøre jobben vår best mulig.