



Stille før stormen Hovedtariffoppgjør 2010



Vara:
Runa Magnussen

17 og 18. september holdt Fagforbundet, Jernbaneforbundet, Transportarbeiderforbundet og Yrkestrafikkforbundet felles tariffkonferanse for Bussbransjeavtalen i Fagforbundets lokaler i Oslo. Undertegnede, John Peder Denstad og Børge Tingstad deltok for BSF sammen med over 50 tillitsvalgte fra hele landet. Det er stor enighet om at målet om lønn mer på linje med industriarbeider ikke er nådd og at på linje med skal bety 100 % eller minst likt som industriarbeider. Forventningene til vårens lønnsoppgjør skal være høye. Det gode samarbeidet de fire forbundene i mellom som ga oss bransjeavtalen i 2006 er ytterligere blitt forsterket ved at vi oppnår bedre resultater ved å stå sammen. Det var første gang jeg var med på en slik konferanse og hvis stemningen og samholdet er like god hele veien er det grunn til å være optimistisk foran vårens lønnsoppgjør.

Valget 2009

De rød/grønnes seier i valget er viktig for å opprettholde en god arbeidsmiljølov, sikre gode velferdsordninger, jobbtrygghet i offentlig sektor og styrke faglige rettigheter samt medbestemmelse i arbeidslivet. For meg har det likevel en liten bismak etter at vi i praksis ble lagt ut på anbud av Sør Trøndelag Arbeiderparti i fjor. BSF har ikke lagt ned mye arbeid eller ressurser lokalt i årets valgkamp. Jeg tror likevel at alternativet hadde vært verre. Vi husker godt Bondevik 2 regjeringens angrep/svekkelse på arbeidsmiljøloven i 2005 og et anbud i et borgerlig regime ville sannsynligvis blitt et rent bruttoanbud hvor vi som arbeidstakere ikke ville fått gjennomslag for noen av våre krav.

Anbud

Vi har fått innfridd flere av våre krav i anbudsgrunnlaget. Ole Roger og John Peder sammen med Los distriktskontor i Sør Trøndelag har lagt ned mye jobb for å sikre våre rettigheter. Etter møte i

fylkesutvalget 25. august er våre krav til lokale avtaler, frikort, noe på krav til førermiljø og frikjøp for HTV og HVO innfridd. Våre krav til økt antall av formaliserte møter med administrasjons-selskap og økt bonus til ansatte er ikke innfridd. På HMS siden er våre krav til vekslebrett, xenonlys, oppbygd førerplass og skråvegg for førerbeskyttelse ikke oppfylt. Fylket vil heller ikke ta ansvar for fremtiden til kantina. At fylket ikke ser hvor viktig vekslebrettet er sier mye om denne anbudsprosessen. Tre selskap har levert bud i tillegg til Team og nå sitter fylket og vurderer disse. Hvem som blir innkalt til videre forhandlinger og som tilslutt får kjøringen er det vel bare å vente og se. Jeg håper og tror Team har gjort en god nok jobb for å vinne anbudet. Jeg finner det merkelig at fylket legger så stor vekt på at Team ikke får bruke Sorgenfri med begrunnelse at det vil gi Team en konkurransefordel. I stedet for blir det først en midlertidig løsning med de ulemper dette vil gi og deretter skal fylket bygge egne anlegg med hittil ukjent pris-lapp(Skyss sitt nye anlegg i Hordaland med plass til 60 busser kostet 150 millioner).

Jeg får daglig spørsmål om fremtiden. Hvem skal flytte på seg? Hva skjer med BSF? Når det gjelder hvem som må/vil bytte selskap eller avdeling det naturlig og mest rettferdig å bruke annsinitet. Hva som skjer med fagforeninga. Det enkleste er nok at Team vinner for da blir det som før. Dersom en aktør fra NHO området skulle vinne trenger vi noen avklaringer. I desember vil mye være avgjort og sannsynligvis vil nye utfordringer dukke opp.

Pengene bort fra vogna

Nok en stygg episode for ett av våre medlemmer gjør kampen for å få pengene bort fra vogna enda mer aktuell. Dette er nok ikke noe vi internt på team kan ordne. Dette må vi få til med ett bredt samarbeid i fagbevegelsen, vi må også få med oss arbeidsgiverne i sterkere grad. Men det er nok myndighetene som sitter med nøkkelen for å få det til. Jeg tror dessverre at vi er langt unna pr i dag når vi blir møtt med argumenter om at kundevennlighet og tilgjengelighet er viktigere enn sjåførens liv og helse. Kampen skal vi føre videre og denne må vi vinne.

Turnuser

Jobben som er lagt ned er beskrevet lenger inn i bladet men det ser ut som om høstens opplegg er bedre enn fjorårets katastrofe. Jeg får inn noen klager på enkelte skift eller deler av skift som ikke er gode men helheten ser grei ut. Hvilke utslag vinterføret og omleggingen

på Strindheim vil gi gjenstår å se.

Tilslutt gjenstår det å ønske Ole Roger god bedring og jeg håper han snart er tilbake i god form.

Rune Magnussen, nestleder

Har du fått ny E-post eller nytt mobilnummer ?

Vi gir deg direkte informasjon om viktige saker direkte på mobilen og eller E-post. Send oss en SMS om nytt mobilnummer + navn til **480 13 875**, så legger vi deg inn på lista.

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

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

Hovedtariffoppgjøret 2010 – Krav fra Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Forening (BSF)

Vedtatt i medlemsmøte 08.09.09

Tariffavtalens omfangsbestemmelser

- 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 timelønn fra kl. 17.00 – 06.00.
- Helgetillegg 40 % av timelønn hele helga fra lørdag kl. 06.00 til søndag kl. 24.00 / ut skiftets 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 konsepsjonsområder.

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 Frontfagsmodellen. Der legges det en mal for lønnsoppgjørene av forbund i privat sektor som har lokal forhandlingsrett. De tar ut mesteparten av sine lønnsøkninger 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.

Besparelser☺



Tanker om turnusarbeid.

Turnustillitsvalgt for tiden, 89 Kufås, kommer her med noen synspunkter på turnusarbeid generelt og vinteren 2009-2010 spesielt. Da jeg kom inn i arbeidet tidlig i vår, var det med det ene mål for øyet: Unngå de fallgrubene som kom opp høsten 2008. En del midlertidig reparasjonsarbeid ble satt i gang fra ledelsens side etter hvert utover den høsten, men fullgode løsninger kom ikke før vi fikk satt oss ned våren 09 for å gjøre grunnleggende endringer for høst/vinter 2009-2010.

Hovedtrekkene hadde vi oversikt over, få igjen 2 timers rundgang på linje 5 i rush ettermiddag f.eks. Bedre kjøretider på linje 46 var et annet. Endring avgangstid på linje 91 et tredje tiltak. Det ble et møysommelig arbeid. Til å hjelpe oss hadde vi bla en oversikt over kjøretider målt på billettmaskin, korrigert for lavtrafikk, formiddag samt rushtider morgen og middag. I tillegg til dette måtte vi også legge inn noenlunde korrekte ut-innkjøringstider fra stasjoneringssted. La det være sagt med en gang: Jeg har hatt god

hjelp og innspill fra fagforeningen BSF sin side. I tillegg har jeg hatt en god og konstruktiv tone med trafikkplanleggere. Lars Mo er den jeg har hatt mest med å gjøre, og det har vært en saklig og konstruktiv tone hele veien. Vi har slett ikke vært enige i alt, la det være klart, men dialogen har vært saklig. Vi har slett ikke fått gjennomslag for alt vi har påpekt, men en del har vi fått igjennom.

Men turnusarbeid er en stadig prosess, og trafikkbildet, antall passasjerer, ønsker om turnuser og behov for mannskapsdisponering endrer seg hele tiden. Derfor er det viktig at vi får tilbakemeldinger fra sjåførene om hva som fungerer eller ikke. Sommeren 2009 ble ikke som vi ønsket. Dels fordi det ikke var ressurser til å gjøre noe med skjevhetene fra i fjor sommer, dels fordi planleggerne var opptatt med å sette seg inn i systemet Hastus. Et omfattende dataprogram som det ikke er mulig å sette seg inn i på kort tid. Våre eiere forlangte at dette skulle brukes, og slik ble det.

Når det gjelder selve turnusene fra høsten 09 er det tatt hensyn til flere innspill fra oss. Hvert team fikk minst en «rein «turnus.» Vi fikk til korrigerede kjøretider på en del ruter, vi fikk bedre kjøretid på noe, noen ruter fikk bedre omløpstid, men en del synspunkter fikk vi ikke gjennomslag for.

Deltskiftturnuser er vi ikke fornøyd med. Noen av dem fikk fridager midt i uka istedet for i forbindelse med helg. Alle har en lørdag, og 1-skift ble tatt vekk. Alt dette er et resultat av at bedriften har rett til å disponere sin arbeidsstokk i henhold til behovet for mannskap, innen arbeidsmiljøloven og tariffavtalens bestemmelser. Behovet pr. i dag ligger på ettermiddager og lørdager, der har de problemer med å fylle på nok folk.

Vi har signalisert meget sterkt våre synspunkter på det vi mener er viktig for trivsel og motivasjon blant sjåførene, men dette er hva vi foreløpig har fått til. Har du synspunkter på turnuser, endringer på linjer, bedre kjøretider? Kontakt trafikkplanleggere, fagforeningen eller meg direkte. Mitt og bedriftens ønske er at alle sjå-

fører nå er bevisst på rapportering av alle forsinkelser og uregelmessigheter. Er du forsinket fra avgangsholdplass, skriv det på rapporten. Har du frakjøring, skriv det på rapporten, i tillegg til at du melder til trafikkleder. På dette viset dokumenterer du hva som ikke fungerer. Dette vil hjelpe oss i et viktig arbeid, nemlig å få oversikt over problemområder. Dette kan vi så ved neste korsveg rette opp. Dette er også i bedriftens interesse å få oversikt over.

En bedre dokumentasjon vil få opp en bedre dialog og forståelse for hvor vi sliter. Husk: i en anbudssituasjon vil forsinkelser utløse straffegebyrer overfor det selskapet som er operatør. Det er ikke bare i sjåførenes interesse, men i ALLES interesse at bussene er i rute. Alle er vi deltakere, passasjerer, sjåfører, selskapets ledelse. Jeg sier: Skriv i rapporten alle slike stadige forsinkelser som du ser går igjen, konsekvent. På den måten hjelper du alle parter slik at vi kan unngå dette for neste planperiode. Kort sagt: En bedre hverdag for mange av oss.

Med optimistisk hilsen fra turnustillitsvalgt 89 Kufås.

Stjernen

Her er grensen, sa de andre
Lenger kan vi ikke nå.
Ikke nytter det å vandre
I det blå!

Blir vi mange, kommer tiden,
Da vi enkelt får vår rett.
Inne nu, men siden, siden
Går det lett!

Og de satte seg og hvilte,
De fornuftige og grå.
Men det var en flokk som smilte,
Mot det blå!

Ja det var en flokk naive,
Som hva enn der skulle skje
Måtte sette ut i livet
Sin ide –

Og som tross i alt som stengte
Brøt seg vei mot stjerneland!
For å nøyes med å lengte
Er det somme ikke kan.

Rudolf Nilsen

Visdomsord:

Da jeg ga mat til de fattige, kalte de meg helgen.
Da jeg spurte hvorfor de fattige ikke hadde mat, kalte de meg
kommunist.

Dom Helder Camara
prest



Hva har skjedd i anbudssaken siden forrige medlemsblad.

Anbud "Busstransport i Trondheim 2010" – gjennomgang av anbudspapirer og oppfølging av disse. Denne saken er såpass omfattende at jeg har klipt og limt etter beste evne for ikke å miste noe.

Fra styremøtet 16 juni.

Anbudspapirene ble utsendt fra fylket i går 15. juni 2009:

- BSF har kontaktet LOs distriktssekretær Kristian Tangen. Fylket v/ fylkesordfører Tore O. Sandvik har ikke holdt 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, Concor dia, Tide, Norgesbuss og Veolia.
- Dokument om Konkurransesgrunlaget punkt 5 inkl. Bilag 1 viser at våre krav som vi har oversendt til og drøftet med fylket er omtalt når det gjelder følgende 13 forhold:
 - Arbeidstid tillitsvalgte og verneombud
 - Yrkesskadeforsikring
 - Kjetting
 - Ansiennitet
 - Fortrinnsrett til ansettelse hos operatør
 - Godtgjørelse til instruktører ved opplæring
 - Lønn tillitsvalgt
 - Pensjonsavtaler
 - Beregning av spisepause
 - AKAN
 - IA-avtale
 - Fastansettelser
 - Frikort

I konkurransegrunlaget fra fylket er det imidlertid inntatt at operatøren fritt kan reforhandle avtalene merket med * etter første driftsår. Dette gjelder alle punkter listet opp over bortsett fra pensjonsavtaler og fortrinnsrett til ansettelse hos operatør.

Kontraktens varighet er satt til:

- Alternativ 1: 7 år + 2 år (opsjon 1 + 1 år)

- Alternativ 2: 5 år + 2 år (opsjon 1 + 1 år)

Fylket har valgt å benytte kjøpsformen "konkurranse med forhandling":

- Konkurransen gjennomføres i henhold til Lov om anskaffelser av 16. juli 1999 nr. 69 samt FOR 2006-04-07 nr. 403: Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene. Kjøpet dekkes av forskriftens § 1-3 punkt c. Det er valgt å benytte kjøpsformen "konkurranse med forhandling" ihht forskriftens § 4-2 punkt c.

Fylket har satt opp følgende fremdriftsplan:

Befaring Bussanlegg	12.08.09
Siste dag spørsmål, svar, endring i konkurransegrunnlaget legges ut på Doffin	25.08.09
Frist for innlevering av tilbud	10.09.09 kl. 12.00
Lukket tilbudsåpning	10.09.09 kl. 14.00
Valg av leverandør	Oktober 2009
Vedståelsesfrist	01.12.09
Oppstart av oppdraget	16.08.10

Vårt mål pr. nå er:

- Innholdet i våre lokale avtaler må gjelde for hele anbudsperioden.
- Frikortordningen vår må videreføres.

Vedtak:

Forslag til vedtak på medlemsmøte i Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Forening tirsdag 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

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 anbudsbeingelsene som omhandlet ansattes rettigheter, før anbudspapirene gikk ut.

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

Følgende dokument ble framlagt i styremøtet og var utsendt i e-post 18.06.09 til Fagforbundet (Stein Gulbrandsen), Fagforbundet S-Tr.lag (Arne Jan Skjerdingsstad og Gunn Elin Flakne) og LOs distr.kontor Kristian Tangen), med kopi til styret i BSF:

- Notat fra BSF med kommentarer til anbudsdokumenter utsendt fra Sør-Trøndelag fylkeskommune 15.06.09

Følgende dokument ble framlagt i styremøtet og var utsendt i e-post 18.06.09 til BSFs medlemmer:

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

Følgende dokument ble framlagt i styremøtet og var utsendt i e-post 10.07.09 til fylkesordfører Tore O. Sandvik (AP), gruppeleder Olav Huseby (AP, gruppeleder Ola Huke (SV), Fagforbundet S-Tr.lag (Arne J. Skjerdingsstad og Gunn Elin Flakne) og LOs distr.kontor Kristian Tangen), med kopi til styret i BSF:

- Notat fra BSF 10.07.09 på oppfordring fra LOs distriktssekretær med noen endringsforslag til BSFs kommentarer til anbudsdokumenter utsendt fra Sør-Trøndelag fylkeskommune 15.06.09.

Følgende dokument ble framlagt i styremøtet og var utsendt til styret i e-post 15.07.09:

- Notat m/foreløpig oppsummering fra turnustillitsvalgt Per Erik Kufås om ruteoppsettet som Adm.selskapet i S-Tr.lag fylkeskommune har lagt til grunn i en anbudssituasjon for rutetrafikken i Trondheim.

Følgende dokument ble framlagt i styremøtet:

- E-post 15.07.09 fra Lars Mo i TT som kommentar på Notat 15.07.09 m/foreløpig oppsummering fra turnustillitsvalgt Per Erik Kufås om ruteoppsettet som Administrasjonsselskapet i S-Trøndelag fylkeskommune har lagt til grunn i en anbudssituasjon for rutetrafikken i Trondheim.

Ole Roger Berg redegjorde for saken og videre framdrift.

Styret drøftet konkrete virkemidler for å vinne gjennom med våre forslag/krav, jfr. fylkets fremdriftsplan om at 25.08.09 er siste dag for spørsmål, svar, og at endring i konkurransegrunnlaget legges ut på Doffin:

- Det var en lettere stemning i samarbeidskomiteen LO – AP i Sør-Trøndelag i sist møte. Det var en positiv vilje til å se på våre 6 krav, også fra Tore O. Sandvik.
- Olav Huseby (AP) har formulert spørsmål til fylkesrådmannen om saken, og denne kommer opp i fylkesutvalget den 18. aug. og / eller den 25. august 2009.
- BSF ble bedt om å ta et direkte møte med fylkesrådmannen og ledelsen i Administrasjonsselskapet for å løse saken før den 25. august 2009. Møte blir avholdt den 19. august 2009 kl. 12.00 i fylkeshuset.
- Kostnader mhp. førermiljøtiltak må framskaffes av Harald Sehm.
- Administrasjonsselskapet må gis klare politiske signaler om saken.
- Blir det ikke løsning i møtet den 19. august, er det sagt at samarbeidskomiteen LO – AP i Sør-Trøndelag kan kalles sammen på kort varsel.
- Våre krav om endringer i anbudsdocumentet kan evt. også gjøres under forhandlingene etter tilbudsåpning, men det er etter Stortingsvalget slik at vi da har mindre mulighet for å legge politisk press.
- Det er pr. dato uklart om styre og generalforsamling i det nye Administrasjonsselskapet.
- Drøftelser om å skjerpe- kjøre- og hviletider i byene, arbeidstidsbestemmelser, ub-tillegg bestemmelser og spise-pausebestemmelser bør trekkes inn i kravdiskusjon foran tariffoppgjøret 2010.

Vedtak: Ole Roger Berg, Harald Sehm og John-Peder Denstad deltar på vegne av BSF i møte med fylkesrådmannen og ledelsen i Administrasjonsselskapet den 19. august 2009 kl. 12.00 i fylkeshuset.

Styret må være i beredskap til å bli innkalt på kort varsel, avhengig av resultatet med fylkesrådmannen og Administrasjonsselskapet.

Vedtak på medlemsmøte i Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Forening tirsdag 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 de overnevnte 6 punkter: (Frikort, varighet lokale avtaler, arbeidsmiljø for sjåførene, dialog ruteplanlegging, kantine, bonusordning)

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.

Fra styremøtet 18 august

Kommentarer fra Fagforbundet Buss- og Sporveisbetjeningens Forening (BSF) til anbudsdokumenter 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 re-forhandle 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 spesifisering 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 %."*

Notat fra BSF 10.07.09 på oppfordring fra LOs distriktssekretær 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 Arbeiderpartiet 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. Årsaken 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 anbudssatsede 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 regelmessig dialog her, Vi foreslår 6 ganger pr år.

3. HMS krav for ansatte (spesielt sjåfør)

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 kravspesifikasjonene. 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 forhandlingsklausulen 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.”

Notat 15.07.09 med foreløpig oppsummering fra turnustillitsvalgt Per Erik Kufås om ruteoppsettet som Administrasjonsselskapet i Sør-Trøndelag fylkeskommune har lagt til grunn i en anbudssituasjon for rutetrafikken i Trondheim.

Angående kjøring som skal ut på anbud fra august 2010.

Som turnustilltisvalgt BSF har jeg brukt litt tid til å sette meg inn i ruteoppsettet som administrasjonsselskapet fra Sør-Trøndelag Fylkeskommune har lagt til grunn i en anbudssituasjon for rutetrafikken i Trondheim.

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:

- De kollektivfelter som er opprettet må kollektivtrafikken få bare for seg selv, ingen andre må få anledning til å bruke dem.
 - Nye forlengede kollektivtraseer må opprettes, som feks i Innherredsvegen ved Dalen hageby hvor vi har innsnevring, og ikke minst igjennom midtbyen.
 - Lyskryssprioritering for kollektivtrafikken må til i hvert kryss, også styrt lys i rene fotgjengeroverganger som ved Trondheim Torg.
 - Ingen tilbakeblokkering i sentrale kryss i midtbyen i rushtid morgen – middag.
 - Ingen kontanthåndtering på bussen.
 - Intet kortsalg på bussen.
 - Det forutsettes nok busser oppsatt så frakjøring unngåes i rush.
-

- 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.

Jeg har gått igjennom samtlige blokker/hovedstolper som er tilgjengelig fra anbudsselskapet, og finner kort fortalt følgende: Avgang videre i rush morgen/middag kommer til å bli forsinket på følgende linjer i midtbyen:

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

Forøvrig er det følgende å si om de beregnede ankomsttider til endeholdeplass:

På hverdager har vi de groveste tilfellene i rush på alle linjer på sin endeholdeplass med følgende forsinkelser i forhold til våre målte kjøretider:

Linje 9, ankomst Lundåsen inntil 5 minutter forsinket.

Linje 7, ankomst Flatåsen inntil 5 minutter forsinket.

Linje 6, ankomst Romulslia inntil 4 minutter forsinket.

Linje 5, ankomst Buenget inntil 5 minutter forsinket.

Linje 4, ankomst Heimdal, inntil 7 minutter forsinket.

Når det gjelder ankomst til hvilebu for avvikling PB og reguleringstid får vi opp følgende:

Linje 7, ankomst Vikåsen/Reppe, inntil 9 minutter forsinket.

Linje 6, ankomst Væretrøa, inntil 7 minutter forsinket.

Linje 4, ankomst Lade, inntil 6 minutter forsinket.

Linje 9, ankomst Dragvoll, inntil 9 minutter forsinket.

Linje 5, ankomst Dragvoll, inntil 8 minutter forsinket.

Hva dette får å si for beregning av PB som skal minimum være et påslag på 10 % og de følger dette får for våre sjåførere kan man bare tenke seg. Jeg har forøvrig samtlige blokker i papirversjon med de målte forsinkelser merket med rødt lagret i perm og tilgjengelig hvis ønskelig.

Men vennlig hilsen VO 89 Kufås, turnustillitsvalgt BSF.

Fra Styremøtet 8 september.

Følgende dokument ble framlagt i styremøtet og er utsendt i e-post 02.09.09:

➤ Endringer og presiseringer i konkurransegrunnlaget etter møte i Fylkesutvalget 25.08.09

Endringer og presiseringer i konkurransegrunnlaget etter møte i Fylkesutvalget 25.08.09

1. Lokale avtalerLokale avtaler generelt

Det ønskes en presisering i forhold til de avtalene som skal kunne reforhandles. Reforhandling her skal forstås slik at endring innebærer en enighet mellom de ansatte og Operatøren.

Frikort

Administrasjonsselskapet utsteder frikort som vil gjelde for Trondheim sentrum som et område. Dette vil gjelde for de ansatte, barn inntil 17 år og samboere/ektefelle med kriteriene fra bussbransjeavtalen. Operatøren må kjøpe disse fra administrasjonsselskapet.

Faste ansettelser

Det oppfordres til å ansette på faste stillinger og flest mulig heltidsstillinger.

2. Tillitsvalgte/verneombud

I konkurransegrunnlaget er det skrevet at den tiden som i dag ligger i avtale skal fordeles med relativ andel i forhold til antall ansatte.

Dette endres til at tillitsvalgte hos Operatør for rutene i konkurransen skal ha samme stillingsandel som hos dagens Operatør.

3. Tillegg til Matriellbeskrivelsen

Bussene skal i tillegg til den opprinnelige beskrivelsen ha følgende utstyr:

- 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
 - Store speil over dører
-

Spørsmål og svar nr 12 – 010909

<p>Krav om enhetlig pensjonsordning i lov om tjenestepensjon. Dersom det blir ny operatør i Trondheim er det sannsynlig at vi får en blanding av tidligere sjåførere fra Team Trafikk og nytilsatte. Lov om virksomhetsoverdragelse gjelder ikke for dette anbudet og det er lovbestemt at man kun kan ha <u>en</u> pensjonsordning for ansatte i et nystartet selskap. Det betyr at særavtalen som gjelder for nåværende ansatte i Team Trafikk, også må gjøres gjeldende for øvrige ansatte i nytt selskap for å følge lovens bokstav og intensjon. Vil administrasjonsselskapet dekke merkostnaden mellom lokal pensjonsavtale og bussbransjeavtalen for alle ansatte i nytt selskap i hele kontraktsperioden?</p> <p>Hvis nei, hvordan skal like pensjonsrettigheter for ansatte sikres i samsvar med lov om tjenestepensjon?</p>	<p>Det er fra administrasjonsselskaps side kun gitt retningslinjer for hvilke rettigheter de ansatte fra tidligere Operatør skal ha med seg til ny Operatør.</p>	<p>280809</p>
---	--	---------------

John-Peder Denstad og Harald Sehm redegjorde for saken.

- I kravspesifikasjonen vedrørende førermiljø mangler det enda vekslebrett, oppbygd førerplass, skråvegg for førerbeskyttelse, xenonlys.
- Våre krav er innfridd om lokale avtaler, frikjøpt tid for HTV og HVO, frikortordning (ordlyden "Trondheim sentrum" må sjekkes opp).
- Våre krav er ikke innfridd for økt antall formaliserte møter mellom HTV, HVO og Administrasjonsselskapet, økt andel til ansatte av evt. bonus, kantine.
- Det er uklarhet om kantinas framtid.

Styret drøftet videre framdrift:

- Ole Roger Berg har skrevet brev til medlemmene og redegjort for hvorfor han ved årets Stortingsvalg vil stemme på Arne Byrkjeflot, Rødt.

- Evt. aksjoner ble drøftet. Gabriel Neira Escobar etterlyste franske tilstander. Jalil Vehedi foreslo at BSF burde stille på torget lørdag den 12. september med plakater. Det var liten stemning for disse forslagene.

Prosjekt Anbud i Team Trafikk AS – foreløpig sluttrapport.

Saken ble behandlet i styremøter 18 august og 8 september. Bekymring for at arbeidet som har vært lagt ned i gruppene i prosjekt anbud ikke vil bli fulgt opp. Det har kommet inn mange gode forslag og lagt ned mye arbeid. I spørsmål i BU 24 september svarte Arne Nymo at arbeidet er blitt brukt i grunnlaget for å levere anbud sammen med erfaringstall fra nettbuss og egne tall lokal erfaring. Saken vil bli fulgt opp videre.

Styret v/ Rune Magnussen, nestleder



Trikset med å ta buss

Hva er det jeg hører? At det å ta buss er ingen sak? Det er tydeligvis en uerfaren busspassasjer som snakker, for det er mange faktorer inne i bildet når man skal ta buss på den rette måten. Plassering, oppførsel, ja, det er mange ting som spiller inn for å få den perfekte busstur.

Plassering

Når man kommer inn på bussen, er det viktig å ha øynene med seg. Har man ikke det, kan man fort ende opp på helt feil sitteplass, noe som jo er uendelig skam. Det første man må gjøre er å kaste et langt blikk bak i bussen. Er det ledige plasser bak midtgangen? Gå dit hvis du er helt sikker. Her er det viktig å vite, og ikke bare tro. Ingenting er mer taperaktig enn en uoppvakt tosk som går bak i bussen ("for der ... øh ... der sitter jo alle kulingæne!") som oppdager at "hei, her varrejo fullt, jooo", og dermed må snu og gå tilbake. Det er rett og slett ille. Ikke gå på den samme brøleren.

La oss først ta for oss scenariet hvor det er ledige plasser bak. Grovt sett er det plassene i bakre del av bussen som hersker.



Derfor går du dit. Likevel er det viktig å ikke sette seg på setene helt ved hovedutgangsdøren, spesielt ikke ved tider når småbarnsforeldre suller rundt. Da forventes det nemlig at du hjelper dem inn og ut med barnevogn, og dette er jo ikke noe man har overdådig lyst til. Man kan jo selvfølgelig la være selv om moren med vognen stirrer deg rett inn i øynene og formelig ber deg om å ta til helvete og hjelpe henne, men det er jo direkte uhøflig, og vi vil jo komme oss av bussen med æren i behold også. I kalde perioder (for eksempel vinter) er det dessuten en ulempe å sitte nær hovedutgangen, da dørene har det med å bli åpnet mange ganger, og åpne dører har det med å slippe inn kulde, og kulde har det med å være kaldt.

Moralen er derfor at skal man sitte i bakre del av bussen, pakk deg lengre bak. Hvilken side av bussen er helt opp til deg selv, om du liker å se på naturen på høyre side eller bilene på venstre. Hovedregelen er å sette seg på et ledig dobbeltsete. Hvis dette er umulig å oppdrive, vær varsom med hvem du setter deg ved. Det er forferdelig plagsomt å sitte en hel busstur ved siden av en mann eller dame som begynner å bable ustanselig med deg om ting du ganske enkelt driter i. Foretrekk derfor heller innadvente, snodige mennesker, så lenge de ikke har merkelig kroppslukt som du ikke kommer til å overleve (og det er det skrekkelig mange som har).

Finnes det ledig dobbeltseter bak i bussen, velg en av de lengst bak. De seteparene lenger framme fylles fortere opp, og det er jo større status å ha to seter for seg selv enn å måtte sitte sammen med noen ukjente hele veien (særlig hvis de setter seg hos deg, og ikke omvendt). Dette gjelder ikke hvis du lukter forferdelig, men man får nesten gå utifra at det gjør du ikke.

Framme i bussen setter du deg bare i nødstilfeller (fullt bak). Her er det nybegynnerne og lammingene er, sammen med de eldre og de andre som ikke tør å sette seg blant kulingene bak. Det er dog ett unntak fra denne regelen, og det er hvis du for øyeblikket nyter din portable musikk. Støynivået i bussen (i alle fall av det bussen selv produserer) er generelt lavere framme i bussen ettersom motoren befinner seg bak, og derfor vil det for din egen del lønne seg å finne en plass langt fremme i bussen.

Noen få busser har plasser som er reservert handicappede, og her er det god plass både til føtter og sekk, og er klart å anbefale. Ut over dette finnes det egentlig få gode argumenter for å sitte langt framme.

Er det fullt i hele bussen (eller du slettes ikke føler for å sitte sammen med han i sjømannsuniformen og "Karl"-tatoveringen), må du stå. Pass da på å stå i midtgangen hvor det er god plass, og stå stødig på en tøff måte. Alle som sitter bak i bussen sitter jo og stirrer på deg og tenker stygge ting om deg, og da er det viktig å ikke nesten falle hver gang bussen stopper, eller å pille seg ustanselig i nesen.

Bussturen

Under selve bussturen er det lite man kan gjøre. I det hele tatt skal du gjøre minst mulig. Ikke host, ikke nys, ikke rør på deg, ikke pugg «Gå ikke over veien før bussen har kjørt» baklengs, ikke snakk (med mindre du sitter ved noen du kjenner, men snakk likevel lavt, du vet jo selv hvor teit det høres ut når du hører to kaklehøner på bussen legge i vei om sitt tragiske liv), ikke spy, ingenting.

En meget viktig ting du bør huske under bussturen, er at du med veldig få unntak ikke skal flytte deg. Lite er mer patetisk enn folk som stadig bytter plass rundt omkring i bussen i håp om at det gir dem mer status. Dette er selvfølgelig feil, sånne ser vi ned på. Unntaket her er hvis du fra før har ståplass, da er det naturlig å finne seg en sitteplass når det blir tilgang på det. I tillegg har du lov til å sette deg innerst på dobbeltsetet hvis du først satt ytterst, og personen innerst har gått av bussen. Det blir derimot umåtelig dumt å flytte seg nærmere og nærmere ditt favorittsete hver gang noen ikke vokter plassen sin godt nok. En god tommelfingerregel: Har du funnet deg en sitteplass, behold den. Hold deg der du er.

Ellers er det ikke mye å si angående selve bussturen, så vi hopper derfor rett over til den delen hvor bussturen går mot slutten.

Plingingen

Du skal snart av. Det må "plinges" for å gi tegn til buss-sjåføren om at du skal av. Her er det to muligheter. Å plinge eller ikke å plinge.

Å ikke plinge

Dette er et sjansespill. Tar du den samme bussen ofte, kjenner du kanskje igjen noen av de andre passasjerene, og du vet om de skal av der du skal. I så fall er dette en enkel oppgave. Du sitter der (og her spiller plasseringen en meeeget viktig rolle, for de som sitter langt bak sitter høyt og har full oversikt) rett og slett og venter til noen av de andre medpassasjerene begynner å lure på om det virkelig ikke er noen andre som plinger. Følgelig plinger de, og de har gjort jobben for deg.

Å plinge

Selvfølgelig kan du plinge, men det innebærer arbeid, og det liker vi ikke med mindre det er noe morsomt knyttet til det. Derfor sitter du der klar med hånden på knappen eller hånden rundt den lange tråden som man trekker i for å plinge på de gamle bussene. Så sitter du der og venter til du ser noen strekke hånden opp, og a-a-a-akkurat når de skal til å trykke/trekke, plinger du før dem. Du har nå gjort til at de gjorde bortkastet arbeid. Dette kan virke som en bagatell, men hvis du noengang har blitt utsatt for det samme, vet du hvor jævlig ergelig det er. Her har man slitt ræva av seg for å plinge fordi ingen andre gjør det, og så, akkurat når du skal til å gjøre det ... *pling*. Det er sinnsykt ergelig. Nettopp derfor skal du gjøre det, men er du for lat, kan du jo la være å plinge i det hele tatt.

Hvis du plinger

Ja, du må ikke tro det er bare bare å plinge heller, selv om du skal gjøre det på en seriøs måte. For når skal du plinge? Her er det to ting jeg mener man bør ta hensyn til. Det første er avstanden til bussholdeplassen. Det er naturlig å plinge når man kan se holdeplassen, men så klart, hvis den er rett rundt en sving, så er det da lov å plinge litt før den, ellers vil det komme for brått på sjåføren, og du vil oppleve en kraftig nedbremsing

og både sjåfør og passasjerer vil se ned på deg fordi du ikke greier å plinge i tide.

Den andre tingen du bør passe på angående plinge-tidspunkt, er bussens tilstand. Hvis bussen står rolig (for eksempel i et lyskryss) eller bremses, er det feil å plinge. Du plinger bare ikke når bussen står i ro, vettu! Det kan igjen føre til misforståelser som at hva, skal han av her? Nå? Plinging skal kun utføres når bussen enten akselererer eller kjører med konstant fart.

Avstigningen

Plingingen er utført, enten av deg selv eller noen andre. Snart skal det store skje. Du skal av bussen. Men når skal du reise deg? Hvis du allerede står, er dette et fint lite problem. Du går ikke før bussen har stoppet. Punktum finale. Det er hvis du sitter at det kan skje ting.

Det er viktig å ikke reise seg for tidlig. Å stå ved utgangen i mangfoldige sekunder før bussen har stoppet, er overflødig og teit. Alle i bussen flirer stille av deg hvis du gjør dette. Da er det bedre å være litt for sen, men hold roen, ikke spring ut, for det er enda lammere. Hvis du kommer til midtgangen omtrent rett før bussen starter nedbremsningen, er det noenlunde perfekt, men ikke noe før, altså.

Det er bare tapere uten noen som helst kroppskoordinasjon som holder seg fast når bussen stopper. Det må du altså ikke gjøre. Du legger rett og slett trykket på den rette foten i den kraften bussen bremses, og du klarer deg helt fint. Pass bare på at du slipper opp akkurat idet bussen stopper helt, ellers kommer du til å falle en eller annen retning. Er du ikke stødig i akkurat dette, må du heller seife og holde deg fast, selv om dette ikke anbefales for mestrene.

Av bussen

Trøjk rah nessub røf neiev revo ekki åg,

Gå ikke over veien før bussen har kjørt.

Gratulerer! Du har gjennomført den perfekte busstur, og alle ser opp til deg fra nå av.

Vits: leseøvelse på engelsk

An old prospector shuffled into town leading an old tired mule. The old man headed straight for the only saloon in town to clear his parched throat. He walked up to the saloon and tied his old mule to the hitch rail. As he stood there brushing some of the dust from his face and clothes, a young gunslinger stepped out of the saloon with a gun in one hand and a bottle of whiskey in the other.

The young gunslinger looked at the old man and laughed, saying, 'Hey old man have you ever danced?' The old man looked up at the gunslinger and said, 'No, I never did dance, just never wanted to.

A crowd had gathered quickly and the gunslinger grinned and said, 'Well, you old fool, you're gonna' dance now,' and started shooting at the old man's feet.

The old prospector in order to not get a toe blown off or his boots perforated was soon hopping around like a flea on a hot skillet and everybody was laughing fit to be tied.

When the last bullet had been fired the young gunslinger, still laughing, holstered his gun and turned around to go back into the saloon. The old man turned to his pack mule, pulled out a double barreled shotgun, and cocked both hammers back.

The loud, audible double clicks carried clearly through the desert air. The crowd stopped laughing immediately. The young gunslinger heard the sounds too, and he turned around very slowly. The quiet was almost deafening. The crowd watched as the young gunman stared at the old timer and the large gaping holes of those twin barrels. He found it hard to swallow. The barrels of the shotgun never wavered in the old man's hands.. The old man said, 'Son, did you ever kiss a mule's ass?' The boy bully swallowed hard and said, 'No, but I've always wanted to.'

There are two lessons for us all: Don't waste ammunition and don't mess with old people.

I just love a good story...

HVOs hjørne:

HVO`s arbeidssituasjon.
Frustrasjon over anbudsprosessen
Vi er "råproffe" når det trenges
Vinter snart ☺



Gode kolleager:

Det er noen forandringer i forhold til min arbeidssituasjon. Jeg kjører nå buss fra kl 07 til nærmere kl 10. I det tidsrommet må dere evt. kontakte andre med HMS-ansvar i bedriften. Knipes det inn i ene enden så kniper jeg inn i den andre. Det betyr at jeg prøver å gå hjem når lønnet arbeidstid er over. Utbrenthet for å stå på døgnet rundt er dårlig bonus. Det var også en del oppgaver jeg trodde jeg skulle få delta mer aktivt i enn hva tilfellet er. Slik sett forsvinner motivasjonen smått om senn....

Vogn 626 er nå solgt :-). Jeg har nå vogn 689 som fastvogn. Denne vognen har en internradio som "suser/støyer" over lengre strekk. Denne unødvendige støy er det flere av dere som opplever. Denne støy fører selvfølgelig til at jeg, som flere andre må skru ned volumet. Av den grunn kan det være vanskelig å få tak i meg på internradioen, og dessverre vanskelig for meg og holde meg oppdatert via samme radiosamband. Dette er svært beklagelig da det har vært viktig for meg å følge med hva som skjer ute i trafikken hver morgen. Feilen er selvfølgelig rapportert men ingen feil er funnet.

Jeg er fortsatt så forferdelig frustrert over anbudsprosessen og må bruke noen linjer om dette. De av dere som begynner å gå lei gnålet får hoppe over denne delen.

Som tidligere påpekt er ikke HMS nevnt i anbudspapirene. At Adresseavisen og NRK ikke tør å stille noen kritiske spørsmål i forhold til anbudspapirene og konsekvenser for publikum eller ansatte i selskapene er vel kanskje ikke så rart. Derfor sender jeg herved medfølelse til beboere i land hvor enkeltpersoner bestemmer alt som skal ut via presse og kringkasting.

Fordi det er ganske merkelig at media ikke stiller spørsmål om: Hvor mye penger vil fylkeskommune og Trondheim kommune spare?

Hvor mye kan overføres helse- og skolevesen?

Hvordan vil miljøet vinne på dette? (Som jeg har nevnt tidligere så var vi først ute med euro 5 motor i Norge)

Hvor mange flere avganger vil byens befolkning få?

Hvor mye mere presis vil de samme sjåfører greie å framføre bussen etter august 2010? HVOR mye billigere vil reisen bli?

Hva koster det å bygge nytt på Kvenildmyra bare for å legge **ned** bussparkeringen, tankeanlegg/vaskehall, verkstedtjenneste på Sorgenfri?

Hva koster denne lengre transportdistansen i kroner og øre, samt miljømessig i tomkjøring for 70 busser og reisetid for sjåfører? (Til Kvenild må det kjøres egne sjåførbusser når en sjåfør er ferdig eller skal møte på vakt i byen) Sorgenfri ligger som et nav i hjulet i forhold til det området vi skal betjene.

Det går faktisk ikke annen buss nærme det nye anlegget på Kvenild enn noen få turer R46a og R19, over Byåsen og Heimdal! Hva er miljøgevinsten i å flytte 250 arbeidsplasser ut av byen, og ut av kollektivtrafikkens nedslagsfelt?

Ny anlegget ligger faktisk ikke i nærheten av operatørens kjøreområde engang!

Hva med bøteregimet? Med kritiske øyne burde pressen spørre om hvor stor ressurs krever et slikt bøtergime?

Vi som driver med busstransport vet at det kan være lurt å investere i kvalitet og HMS.

Vi vet at det å investere noen tusenlapper ekstra i forhøyet sjåførgrind hindrer drap, fordi vi har gjort investeringen og vi har sett videoen av en med kniv som blir hindret i å komme helt over sjåføren fordi det ble for høyt og for trangt...

Vi vet at xenonlys gir bedre lys, og dermed bedre HMS for de ansatte...'

Vi vet at vekslebrett gir bedre HMS for sjåføren enn om han må strekke ut hånda for å få den fylt opp av småmynt som en annen tigger...

Vi prøvde å spille inn en fornuftig oversikt over HMS tiltak vi på Team har fra før som vi mente burde være et minimum uansett hvem vi skal jobbe for... noen få av disse fikk vi aksept for.

Vi vet at kort vei til en nordisk bussleverandør som i tillegg bygger i Norge gir kortere vei mellom leverandør og kunde enn det er fra Tyrkia....Tsjekkia...Kina og Russland.

Vi synes det er greit å støtte et helt lokal samfunn...særlig når det i tillegg gavner oss..

Men det hjelper så forferdelig lite når det er bare vi som vet...

Vi er flinke på mange ting her på Team Trafikk!

Den daglige driften fungerer tross alt meget bra. De ganger jeg får muligheten til å forklare utenforstående litt om hvordan "driftsdøgnet" er organisert så er det alltid med en stolthet i stemmen. Tenk litt over hvilket velsmurt apparat du er en del av neste gang du melder deg inn eller du tar over ei vogn i byen.

Vi er også dyktige de ganger det "smeller". Det er lett å glemme å rose de som bidrar enten det er i daglig drift eller i ekstraordinære tilfeller. Vi hadde to utfordrende hendelser mht syklisten som havnet under bussen i innherredsveien og kniv-episoden på R5 på Munkvoll gård. Slik jeg ser dette i ettertid så er vi proffe når slike ting skjer. Vi har rutiner samtidig som vi tar ting på sparket på en måte som imponerer. Trafikkledere spesielt men også tjenestekontor og teamledere! Takk for god hjelp når det kokte som mest! Dere andre også, vi er gode!! Både politi og helsevesen har den samme oppfatning!

Ei lenke er ikke sterkere enn det svakeste ledd.

Ofte så opplever jeg at det er utenforstående som bidrar til at lenka vår rakner. Vi er avhengige av eksterne aktører for at VI skal få gjort jobben. Team verksted og Trondheim kommune er noen av de viktige premissgiverne for at vi skal få dette til å fungere. Men samtidig skal vi være klare på at det også blant oss på Team vil være "svake ledd". Derfor er budskapet: Følg de retningslinjer og prosedyrer vi har så bidrar du til at lenka ikke brytes innad på Team. Gjennom 9 år har jeg mast om

dette og jeg gir meg ikke selv om jeg har følt meg ganske alene i perioder... Gjør jobben din, gjør mot andre som du vil at andre skal gjøre mot deg (forlat bussen i den tilstand du ønsker å finne den igjen) og rapporter alle feil og avvik ☺

Ila parken som testbane.

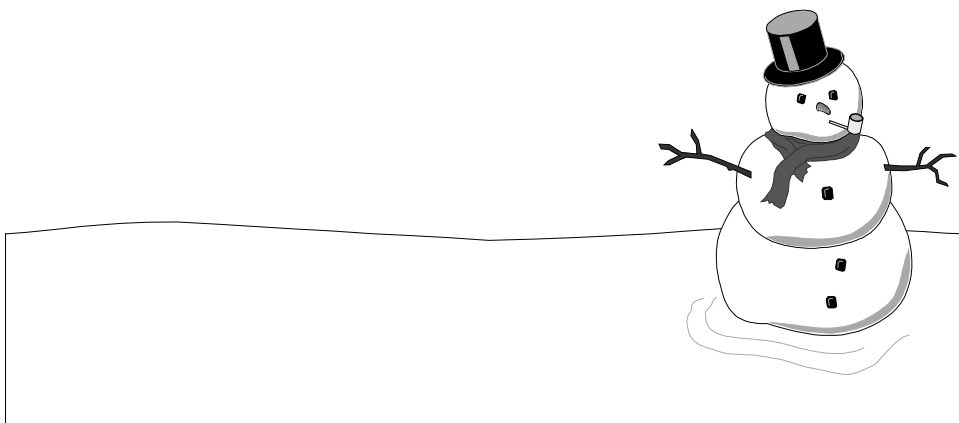
Verneombudene sendte en bekymringsmelding til arbeidsgiver om veistandarden i og rundt Ila parken og Kongensgt. Med tidsfrist for når vi mener at vegdekket skal være i orden. Alternativet er å kjøre på andre siden av Ilaparken. Når dette leses bør det være i orden.

Men samtidig synd å miste deler av landets beste teststrekning for buss. Alle busser på prøve i Trondheim kjøres direkte dit, og det har gitt ymse resultater. Medfølgende buss selgere har aldri trodd sine egne øyne, eller ører for den saks skyld...

Vi som kjører der daglig må dessverre både tro og føle det vi ser.

Vi går ei herlig og utfordrende årstid i møte, og atter skal vi vise at VI er best på å sikre byens 70 000 busspassasjerer en trygg reise. Som tidligere nevnt, lenka brister som regel ikke blant våre ledd...

Og vi som kjører skolebarn til skistua har allerede kastet vår første snøball ☺



Da

Da er det høst igjen.

Det er mange tegn på at høsten er kommet. Det blir litt kjørligere i luften, høy og løv begynner så smått å skifte farge, og skolen har begynt igjen. Her hos oss på Team har vi våre egne tegn på at høsten er i anmarsj. Den siste puljen med sjåfører er brune og utvilte tilbake på jobb etter ferien, høstrutene har begynt med alt dette medfører, og gatene renner over av trafikanter som stimer frem og tilbake til arbeid igjen. Noe annet som også ofte er et høstfenomen her på bruket er ankomsten av nye busser. I år ble jeg forespurt om å være med i egenskap av å ha vært aktiv i arbeidsmiljøet i det siste. Det er første gang jeg har hatt anledning til å være med på å hente opp noen av dem, og dette er en liten reise skildring fra denne turen.

Det var tre busser som skulle hentes opp fra Vest fabriken på Stryn denne gangen, og de som hadde meldt seg til denne turen var Harald Sehm, Per Erik Kufås og undertegnede. Vi starta turen fra Sorgenfri torsdag den 20.08 i tolv-tiden. Vi hadde tatt ut en liten Ford Fusion leiebil og skulle kjøre strake veien til Stryn. Det ble en riktig hyggelig tur, med matpause på Dombås og grundig testing av bilen. Man er jo sjåfør....☺

Vi var veldig heldige med været; noe regn men for det meste grått. Flott for kjøring. Da vi ankom Stryn i 19 tiden var det hele 25 grader ute. Etter at vi hadde sjekket oss inn på hotellet og fått vasket av oss reisestøvet, ble det middag med Haldor Hove fra Vest. Han informerte oss om status på bussene, og vi fikk diskutert planene for morgendagen. Vi fikk beskjed om at bussene ikke ville være helt reiseklare for litt utpå formiddagen neste dag, så vi fant ut at vi ville ha noen ekstra timer til rådighet før hjemturen. Ettersom vi er naturentusiaster alle tre, ble det bestemt at vi skulle stå opp litt tidlig, og benytte tiden til å bese en bit av Norges berømmelige vakre natur; Briksdalsbreen.

Tidlig neste morgen spiste vi frokost med Haldor Hove og Odd Gunnar Tunold fra Vest, og de foreslo at vi heller burde dra opp til Kjenndalsbreen, en litt mindre kjent, men like vakker arm av Jostedalsbreen, uten alle turistene. Det er ofte lurt å ta med seg slike råd fra lokalkjente, så det ble til at vi dro opp til Kjenndalsbreen. Vi fulgte en av disse ultraNorske gamle veiene hvor det er akkurat nok plass til en bil, hvor det går rett opp fjellet på den ene siden av veien og rett ned til vannet på den andre, og det er satt inn en møteplass her og der. Veldig spennende, utrolig vakkert, og litt nostalgisk. Vi har vel alle vokst opp med turer langs slike veier i barndommens ferier. Turen gikk litt sakte, for, foruten veiforholdene, ble det mange stopp for å fotografere vakre fossefall og nydelige fjordlands scener. Vi fikk virkelig oppleve hvor vakkert vårt land kan være.

Etter en 20 minutters gåtur innover i fjellsiden (i bysko☺) fant vi det nærmest punktet vi kunne komme til isbreen. Den har dessverre trukket seg så langt tilbake at vi ikke kunne komme helt opptil. En trist påminnelse om de mulige effektene av global oppvarming. Men vakkert og trolsk var det!!!! Været holdt på hele turen vår tross for mørke trusler om regn fra Yr, og vi fikk tatt masse flotte bilder.

Etter en veldig god lunsj, møtte vi opp på kontorene til Vest. Fabrikken ligger meget idyllisk til, rett ved fjorden i Stryn. Markedsføringsjefen til Vest, Odd Gunnar Tunvold, hadde vært så vennlig å tilby Kufås og meg selv en omvisning på fabrikken siden vi ikke hadde vært der før. Det ble en veldig interessant rundtur. Fabrikken har holdt på siden 1965, og har mange jern i ilden. Foruten den typen by-buss med lavantre vi får fra dem, som heter center, produserer de to andre typer. Den ene heter Contrast, og det er en forstadsbuss med normal høyde(altså noen trappetrinn opp) og den andre er en langrutetransport busstype som heter Horisont. Det tar 6-8 uker å sette sammen en buss, og Vest holder dampen oppe slik at de greier å få ut ca 4 busser pr uke.

Produksjonslinjen var meget interessant å se. Vi startet med å få se en "naken" chassis, som i våre busser kommer fra Volvo i Sverige. Deretter fikk vi se sammensveisingen av rammen som er laget av solid , rustfritt stål. Etter at ramma er laget blir den løftet opp på chassis og satt sammen. Etter dette

følger en serie med "påkledning" hvor bussen får gulv, vegger og tak påsatt. Taket blir produsert innenhus.

Jeg ble overrasket over hvor mye treverk som faktisk brukes på en buss. Dette er blandt annet for å hjelpe med isolering. Treverket blir hermetisk lukket mellom beleggene, slik at fukt ikke skal trenge inn og ødelegge bussen. Det grå belegget vi ser inni bussen er laget av pvc og vanntett. Bussen blir primet og malt før vinduene og dørene settes inn. Vi fikk tatt mange gode bilder av de forskjellige stadiene av produksjonen.

De fleste komponentene som er brukt i sammensettingen av en buss er produsert andre steder av underleverandører, og alle typer håndverkere, som for eksempel rørleggere og elektrikere, benyttes. De fleste av disse underleverandørene er Norske og mange er fra Stryn. Mange av de fra Stryn startet som arbeidstakere hos Vest før de begynte på egne ben, og blir ofte hjulpet i startfasen av Vest. Dette er en perfekt illustrasjon på hvor viktig det er at vi støtter opp om vårt eget næringsliv og kjøper norsk. De fleste foretningsforetagene i Stryn støtter opp om hverandre ved å kjøpe tjenester fra hverandre. Det er ikke bare Vest og deres ansatte og familier som ville lide hvis Norske buss-selskap sluttet å kjøpe Norsk-produserte busser, men også alle underleverandørene deres, og alle de andre foretagene de kjøper tjenester av. Næringsliv betyr jobber, jobber betyr inntekt, inntekt betyr kjøpekraft, som igjen betyr kunder i næringslivet. Vi trenger hverandre for at sirkelen skal gå helt rundt. Dette gjelder over hele landet, og for oss alle.

Det er noe å tenke på når man skal gå til innkjøp av noe, og ellers bare tenker pris.

Etter en meget illuminerende rundtur på fabrikken, fikk vi beskjed om at bussene våre var klare til hjemkjøring, og etter en kjapp gjennomgang av det viktigste, begynte vi på veien hjem i 4-tiden. Været holdt bra, og turen gikk fint foruten noen hårreisende minutter gjennom Stryn tunnellene. Disse tunnelene ble bygget så smale at hvis en storbil møter en annen inni en av dem, så må den ene stoppe mens den andre kryper forbi i minifart. Det er sikkert unødvendig å si at det måtte **vi** gjøre ☺. Det er trist at Norske bilister fremdeles skal være belemret med slike veiforhold.

Det ble endel flere stopp på tilbakeveien slik at vi skulle få stukket litt på bena, og vi tok lunsjpause på Dombås igjen. Vi merket nok alle tre at vi ikke er langdistanse sjåfører lenger. Vi ankom Sorgenfri, stive i knærne men i godt humør, i halv tolv tiden fredag kveld. Alt i alt var det ett par meget innholdsrike dager jeg er glad jeg fikk oppleve. Bedre reiseselskap skal man lete lenge etter, og jeg tror nok at vi alle tre går med tanker



om private ferieturer til Stryn området i den nærmeste fremtid☺

Vennlig hilsen Tanya Reed Vo8

Ungdomsutvalget

Heisann☺

Som jeg nevnte i forrige utgave av frontruta så deltok ungdomsutvalget også i år på Lo's sommerpatrulje. Så nå er det på tide å gi en liten rapport om årets hendelser.

Årets sommerpatrulje må kunne sies å være vellykket. Vi har som vanlig både vært i Trondheim og ute i distriktet, jeg deltok på distrikts patruljen som i år tok turen til Selbu, Tydal, Røros, Oppdal og Berkåk. Vi var 4 stk som i løpet av 4 dager besøkte i overkant av 100 bedrifter. Vi fant en hel del brudd på lovverket men heldigvis ikke noe alvorlig, gikk stort sett i mangel på arbeidskontrakt og mangelfull arb. kontrakt. Men merker godt at det er et stort behov for oss ☺

Trondheimspatrulje



Det ble vervet 355 nye medlemmer (på landsbasis) og delt ut masse informasjon til folk. Dessverre ble det også i år avdekket en god del kritikkverdige forhold rundt omkring på arbeidsplassene. I Trondheim var spesielt mangel på overtidsbetaling et problem. Restaurantbransjen kom spesielt dårlig ut. Det var også en del som manglet arbeidskontrakter rundt omkring. Det viste seg også at veldig mange ungdommer ikke kjenner til rettighetene sine, og derfor godtar de dårlige arbeidsforholdene. Her er en oversikt på landsbasis:

Oversikt over antall brudd og anmeldelser:

Brudd på arbeidsmiljø- 964
loven

Brudd på 2

likestillingsloven

Brudd på ferieloven 13

Svart arbeid 31

Sosial dumping 5

Totalt antall lovbrudd 1015

Virksomheter anmeldt til arbeidstilsynet 390

Virksomheter anmeldt til politiet 0

Virksomheter anmeldt til skatteetaten 31

Virksomheter anmeldt til datatilsynet 24

Dette viser at sommerpatruljen fortsatt er nødvendig, det finnes alltid arbeidsgivere som utnytter ungdom som billig arbeidskraft!

I slutten av oktober begynnelsen av november skal Fagforbundet arrangere Lærlingepatrolje, der trenger vi masse folk. Er du under 30 år ønsker å delta, bare ta kontakt med Espen Sandstad, arb nr 3199☺

Ellers er det noe dere lurer på er det bare å ta kontakt så skal jeg prøve å hjelpe som best jeg kan☺

UNGDOMSUTVALGET

Espen Sandstad

What is a KISS?

It's an upper PREPARATION for a lower INVASION that will lead to further PENETRATION with fast ACCELERATION that will build next GENERATION.

=====

What men do after sex?

2% eat; 3% smoke cigarettes; 4% take a shower; 5% go to sleep and 86% get up and go back home to their wives.

=====

Why is your penis better than a credit card?

- (a) Once spent it recharges itself.
- (b) It is accepted worldwide.
- (c) You can let your wife use it as much as she wants.

=====

LITTLE GIRL: Mommy, I just found out that our

neighbour's son has a penis like a peanut!

MUM:

You mean it's small?

LITTLE GIRL: No it's salty!!!