

OBOS

OSA-Sporet

Medlemsblad for Oslo Sporveiers Arbeiderforening

Nr 2 - 2018

Bli med

Selvkjørende gratisbuss

Fornebu S Skolen Storøya

BÆRUM
KOMMUNE

OBOS

ACANDO Ruter#

e2.10

I dette nummeret:
**Selvkjørende buss
på Fornebu** Side 26

I pausen kan du lese:

Intervju med Andreas Halse Side 8

Gambling med beredskap? Side 23

Vervekonkurranse SOS-barnebyer Side 34

Høyresida flår framtia Side 38

max. 350 kg





**2320 medlemmer
(1578 aktive)**

OSA-SPORET

Informasjonsorgan for Oslo
Sporveiers Arbeiderforening

ANSVARLIG UTGIVER

Rune Aasen

Leder, OSA

REDAKTØR

Ola Floberg

ola.floberg@sporveien.com

Tlf: 414 69 255

LAYOUT

Bente Hals Lauvstad

Kenneth Bereksten

Frode Eriksen

REDAKSJONENS ADRESSE

Oslo Sporveiers Arbeiderforening

Økernveien 9, 0653 Oslo

ola.floberg@sporveien.com

EKSPEDISJONSTID

Mandag-fredag 08.00-15.00

Usignerte artikler står for
redaksjonens regning.

Vil du ha OSA-Sporet tilsendt på e-

post? Send en mail til:

ola.floberg@sporveien.com

Redaksjonen avsluttet:

27. juni 2018

Trykkeri:

www.involve.no

Forsidebilde:

Førerløse busser på Fornebu.

Foto: Frode Eriksen

OSA-Sporet

INNHOLD:

| | |
|--|----|
| Redaktørens hjørne | 4 |
| OSA-Leder'n | 6 |
| Sosialdemokrat på sin Hals | 8 |
| Krenkelser i arbeidslivet | 12 |
| Er middelaldrende høytlønnede direktører å anse som fagfolk, Stavrum? | 14 |
| Unnskyld, jeg skal bare... | 16 |
| Trakassering på arbeidsplassen | 18 |
| Palestinaambassadøren | 20 |
| Gambling med beredskap? | 23 |
| Nytt fra bussklubben | 24 |
| Nytt fra Studie- og agitasjonsutvalget | 25 |
| Ingen gepard akkurat | 26 |
| Om rasisme og dørholding | 28 |
| Personopplysninger | 30 |
| SOS-barnebyer: Navet i alt arbeidet | 32 |
| Høyresida flår framtia | 38 |

OSLO SPORVEIERS ARBEIDERFORENING

Avdeling 029 av Fagforbundet • www.osa-sporveien.no

Leder:

Rune Aasen, tlf: 970 32 495 • sven.rune.aasen@sporveien.com

Nestleder 1:

Ola Floberg, tlf: 414 69 255 • ola.floberg@sporveien.com

Nestleder 2:

Per Arne Nicolaysen, tlf: 979 72 077 • per.arne.nicolaysen@sporveien.com

Kasserer:

Tom Østli, tlf 901 46 937 • tom.ostli@sporveien.com

Politisk sekretær:

Raymond Lorentzen, tlf: 958 95 540 • raymond.lorentzen@sporveien.com

Organisasjonssekretær:

Øystein Wiik • osa@sporveien.no

KLUBBKONTORER

Sporvognklubben

Tore Andreas Elton, tlf: 920 80 981 • tore.andreas.elton@sporveien.com

Baneklubben

Kjell Leirflaten, tlf: 974 93 848 • kjell.leirflaten@sporveien.com

Personalklubben

Per Arne Nicolaysen, tlf: 979 72 077 • per.arne.nicolaysen@sporveien.com

Bussarbeiderklubben

Marit Sauge, tlf: 458 10 034 • osaalnabru@unibuss.no

Verkstedklubben

Harald Jeppesen, tlf: 906 06 534 • harald.jeppesen@sporveien.com

Helgedagsbetjeningen

Stian Haldrud, tlf: 995 74 987 • stian.haldrud@sporveien.com

UTVALGET FOR TILLITSVALGTE

Leder

Per Arne Nicolaysen, tlf: 979 72 077 • per.arne.nicolaysen@sporveien.com

HOVEDVERNEOMBUD

HVO - Konsern

Geirr Delphin Cranner, tlf: 905 62 991 • geirr.cranner@sporveien.com

HVO - Sporvogn

Nils Trikken Samuelsen, tlf: • hvo-trikken@sporveien.com

HVO - Verkstedene

Morten Waglen, tlf: 951 79 955 • morten.waglen@sporveien.com

HVO - T-bane

Mounir Sabeur Pedersen, tlf: 400 59 876 • mounir.sabeur.pedersen@sporveien.com

Redaktørens hjørne

Ola Floberg

▪ Redaktør OSA-Sporet



Velkommen til sommerutgivelsen av OSA-Sporet. Mye har skjedd siden siste utgivelse og noe av det prøver vi å dekke i denne utgaven.

Pensjon, både offentlig og privat, var stort tema i de samordna oppgjøra tidligere i vår. Debatten har vært heftig om de nye lappene i AFP eller offentlig tjenstepensjon klarer å tette godt nok hullene i en etter hvert dårligere folketrygd. Sveinar Bones skriver fyndig om temaet og litt om hvorfor det er sånn.

Irene Einan i OSA Ung blei med Fagforbundet og Palestinakomiteén til Palestina høsten 2017 og kan fortelle om gripende historier derfra. Stort nærmere ett apartheid-regime får du ikke i verden i dag.

I artikkelen «Ikke gepard akkurat» skildrer Anja Renberg og Frode Eriksen den første testen av førerløs buss på Fornebu. Som tittelen antyder blei det en tålmodighetsprøve. Uansett er dette en del av den teknologiske framtida vi i fagbevegelsen må diskutere. Hva gjør dette med jobbene våre?

Per Arne tar for seg «moderne» HR. Hvor stor makt over produksjonen skal ett overordna personalsystem ha? OSA mener fokuset MÅ være kvaliteten på drift og produksjon. Det vi driver med er ikke Sporveiens måltall, men å frakte byens borgere

rundt i byen. Det skal vi gjøre så effektivt vi kan, uten at det går ut over lov- og avtaleverk eller ett godt arbeidsmiljø.

Vi gjentrukker Lindas innlegg i Dagsavisen Nye meninger, hvor hun tar for seg Gunnar Stavrum i Nettavisen som i midten av juni mente fagfolk ikke hadde vært med i beslutninga om kjøp av nye trikker. Bystyret i Oslo beslutta å kjøpe en trikk med mest mulig kapasitet, på bakgrunn av økt bruk av kollektivtrafikk i framtida. Deretter har det vært fagfolk, for det meste fra Sporveien, involvert i kjøpet.

Oslo kjøper i sommer 87 nye trikker og 70 batteribusser. Dette blir en massiv investering for framtida og befester Oslo som miljøhovedstad. Vi kommer tilbake med mer fyldig stoff om dette i seinere nummer.

I mellomtida ønsker redaksjonen alle en god, velfortjent sommerferie!



REDAKSJONEN

Frode Eriksen, tlf: 907 77 222 • frode.eriksen@unibuss.no

Bente Hals Lauvstad, tlf: 918 78 461 • bentehals.lauvstad@sporveien.com

Anja Renberg, tlf: 918 76 855 • anja.renberg@sporveien.com

Linda Nøkleby Amundsen, tlf: 400 51 967 • linda.nokleby.amundsen@sporveien.com

Kenneth Bareksten, tlf: 980 87 737 • kenneth.bareksten@sporveien.com

André Riseng, tlf: 942 41 201 • andre.riseng@sporveien.com

Feriehjemmene - ditt feriested

Som medlem i OSA er du medeier i feriehjemmene og får 50% rabatt på leie! Rabatten gjelder også arrangementer.

Herøya

Idyllisk beliggenhet i Steinsfjorden

Langtidsleie, 1 års kontrakter
Døgn- og ukeleie ved åpen
eller islagt fjord
Leie av teltplass
Arrangementslokaler



Kjeholmen

Vakker øy mellom Snarøya og Ostøya

Åpent i sommerhalvåret
i leilighet, rom eller hytte
Leie av teltplass og båtplass
Arrangementslokaler



Sagakollen

Hyttegrenda på solsiden av Oslofjorden

Åpent hele året
Arrangementslokaler



osa-sporveien.no/feriehjem



Rabattkode for booking 2018:
1820

OSA-Leder'n

Rune Aasen

▪ Leder OSA



Historisk dag!

Mandag 11. juni 2018 ble det kjent at CAF blir leverandør av 87 nye trikker til Oslo. Den første trikken kommer til Oslo høsten 2020.

Det har vært en lang kamp etter at et flertall i bystyret 2013 bestemte at Oslo skal ha trikker. Oslo Vognselskap mente bestemt at de skulle ha ansvaret for kjøp av nye trikker. Ruter ville helst ha busser og mente at det ble brukt for mye penger på trikk. Man kan trygt si at det ikke var harmoni i kollektivfamilien i denne perioden! For OSA var det viktig at Sporveien fikk ansvaret for anskaffelsen. Begrunnelsen fra OSA var at all kompetansen var i Sporveien. Ett sentralt spørsmål i programstyret ble om nye trikker skulle bestilles med vedlikeholdsavtale. Dette ville bety privatisering av vedlikeholdet av nye trikker. OSA ga beskjed om at det ville bli bråk i organisasjonen hvis anbefalingen fra programstyret ble at nye trikker ble bestilt med vedlikeholdsavtale. Etter utredninger og diskusjoner i programstyret seiret fornuften. Anbefalingen ble at trikkene skulle bestilles uten vedlikeholdsavtale! Alle bør være happy for den avgjørelsen!

I 2015 bestemte daværende samferdselsbyråd Guri Melby (V) at Sporveien skulle ta over ansvaret for trikkeanskaffelsen. Dette var en viktig og riktig avgjørelse. Nå fikk vi muligheten til å bruke all den kompetansen som finnes i Sporveien.

Framtidens arbeidsplasser skulle utformes

Førere, renholdere, mekaniker, ingeniører, barnarbeidere. Alle har kommet med innspill. Derfor føler jeg meg trygg på at den trikken som er valgt er den beste. Den blir blå og jeg håper at Oslos politikere tar en fornuftig avgjørelse til: logoen må bli St. Halvard!

Nye trikker medfører også omfattende oppgraderinger av infrastrukturen og nye baser. Spesielt har utbyggingen av Holtet medført diskusjoner. Sporveien har fått dispensasjon på 10 år for eventuelt utvidelse av Holtet base. Det betyr at i 2028 må Sporveien ut fra Holtet. Man bør nå sette på dagsorden behov for den 3 base. Nordre Åsen er et alternativ!

OSA vil forsikre alle som er skeptiske til at fagkompetansen ikke har blitt spurt, er grunnløse. Mye arbeid gjenstår. Men nå skal vi glede oss over at nye trikker er bestilt, full oppgradering av infrastrukturen, og nye baser. Takk til alle som har deltatt i diskusjoner og til alle som har sittet i de forskjellige grupper. Jeg er sikker på at den beste trikken er valgt!

Tariffoppgjøret 2018

Etter å ha vært med noen år som tillitsvalgt i Sporveien mener jeg at dette oppgjøret er noe vi kan være stolte av å ha fått til. Stort oppmøte på tariffmedlemsmøtet (140) og mange diskusjoner ga klare føringer på hva forhandlingsutvalget skulle prioritere.

Bedriften hadde sine ønsker og oppgjøret fikk en treg start. Bedriften sine krav ville medført at mange ville ha merket en forskjell, hvis de hadde blitt innfridd.

For OSA var pensjon et viktig spørsmål. Innskuddspensjon måtte sikres. OSA er veldig fornøyd med at pensjonsordningen har blitt tariffestet.

Et annet viktig prinsipp var at de som ble langtidssykemeldte nå ikke taper feriepenge etter 48 ukers sykefravær.

Oppgjøret hadde en ramme på 2,8%, men havnet på 2,99%.

Etter oppgjøret har det blitt en diskusjon om ferieskift. Mange har trodd at OSA har blitt med på en ordning hvor ansatte har mistet feriedager. Jeg kan forsikre om at OSA ikke under noen omstendigheter hadde blitt med på at ansatte taper feriedager.

Ansatte på teknisk har hatt denne ordningen i flere år. Hvis de hadde mistet feriedager så tror jeg nok OSA hadde fått bråk også fra sentralt hold. Men jeg har forståelse for at ansatte stiller spørsmål om hva OSA har blitt med på. Det er enighet om at Sporveien og OSA sammen skal forklare hva dette innebærer. Det innebærer ikke tap av feriedager!

Alle fikk et generelt tillegg på 11.200 kr og fagarbeidere ble denne gang prioritert og fikk 2 lønnstrinn ekstra. Mest fornøyd er vi med å få tariffestet innskuddspensjonen.

Nå skal oppgjøret til elektronisk uravstemning.

Som helhet er oppgjøret et veldig bra oppgjøret og jeg oppfordrer medlemmene til å bruke stemmeretten.

Ønsker alle en riktig God Sommer :)

Ny nettbank !

- Nettbanken får helt nytt design
- I tillegg til Bank-ID kan du nå også benytte Bank-ID på mobil
- Alle plattformer kan benyttes; det være seg Mac, iPad, andre nettbrett eller mobil
- Nettbanken kan tilknyttes dine konti hos KTPS
- Spareordning kan ordnes med månedlig trekk i lønn
- Sparekonto hos KTPS har ingen gebyrer, og ingen bindingstid.
 - Rente pr. juli 2018 er 2,5%



www.ktps.no

Bruk våre nettsider for
innmelding og informasjon.

Sosialdemokrat på sin Hals

Året er 1977. Anders Langes Parti til sterk nedsettelse av skatter, avgifter og offentlige inngrep blir til Fremskrittspartiet og fredsprisen gis til Amnesty International.

**Ola
Floberg**

▪ Redaktør OSA-Sporet



Andreas Halse, du er født det året men hvor er du født?

Jeg er oslogutt. Født på Rikshospitalet. Bodde først på Vestli, så på Frogner og seinere vokst opp på Bestum. Så jeg er vestkantgutt.

Vestkantgutt, ja Gikk du folkeskolen der da?

Ja. Har bodd på Bestum siden jeg var tre til jeg var tjue år. Så har jeg bodd i utlandet da

Du har bodd i utlandet?

Jeg har bodd i både Saudi-Arabia og Tsjekkia. Seinere bodde jeg ett halvt år i Brasil. Var med i en solidaritetsbrigade med Latinamerikagruppene, med de jordløses bevegelse.

Det sitter vel i?

Det var jo ikke ferie, men jeg bodde hos en familie som okkuperte jord. Landarbeidere som ikke har jord. De har ingenting bortsett fra arbeids-

kraft. Når jeg kom fra Norge hadde heller ikke jeg så mye annet å tilby enn arbeidskraft. Det prega meg ikke så mye som noen andre, fordi jeg allerede hadde vært på venstresida og i AUF noen år. Jeg hadde lyst til å gjøre noe konkret. Det var vel idealisme.

«Jeg hadde lyst til å gjøre noe konkret»

Faren i huset hadde solgt popkorn og kaffe på gata i 14 år og mora hadde gått fra hus til hus og spurt om hun kunne vaske. Det var ustabil inntekt. Bevegelsen okkuperte en, i norsk målestokk, gigantisk gård. Den ene halvdel skulle bli naturreservat og den andre skulle deles opp i 327 småbruk og

fordeles. Tryggheten en jordlapp gir betyr frihet for familien.

Du nevnte AUF. Er det der din politiske bakgrunn kommer fra?

Jeg blei med i AUF i 93, da var jeg 16 år.

Men hva gjorde at en sekstenåring valgte AUF?

Jeg blei interessert i politikk og da jeg var fjorten var det en trener i friidretten som var sekstiåtter og flere av de vi trena med begynte å

snakke politikk. De aller fleste var på venstresida. Et par var Unge Høyre. Under valgkampen i 93 deltok jeg på et informasjonsmøte og da var det gjort. Jeg fikk en følelse av å bli med på noe viktig. Engasjement!

Du har permisjon fra jobb i LO? Samfunnspolitisk avdeling, hva er det?

Fakta:

De jordløses bevegelse er den største sosiale bevegelsen i Brasil, med anslagsvis 1,5 millioner jordløse medlemmer som er organisert i 23 av Brasils 26 delstater. Formålet til organisasjonen er «jord, jordreform og et mer rettferdig samfunn.» Organisasjonen betegner seg selv som en sosial frivillig bevegelse, og den er kjent for å skaffe jord til fattige gjennom å okkupere landområder som ligger brakk. (Kilde: Wikipedia)

Det er en avdeling i LO som gir LO-ledelsen råd i større samfunns-spørsmål som arbeidsmarkeds-politikk, statsbudsjetter, skatte-systemer, finans, energispørsmål og også internasjonal skattelovgivning. Dette er ting som LO-medlemmer ikke jobber med til daglig, men som de merker for eksempel hvis de jobber på ett sykehjem og merker hvordan kommuneøkonomien er. Eller det kan være ett eller annet EU-direktiv som LO må mene noe om. Eller pensjonsspørsmål, som er veldig aktuelt.

I 2007 valgte du å si ja til plass i bystyret og blei valgt inn. Og du er nå inne i din tredje periode. Arbeiderpartiet vant med 32 prosent og gikk i byråd med SV og MDG i samarbeid med Rødt. Samtidig som sosialdemokratiske partier er i krise i hele Europa. Hva tenker du om det?

Jeg tenker at de sosialdemokratiske verdiene fortsatt står sterkt, i hvert fall i Skandinavia. Folk er opptatt av rettferdig fordeling, at velferdsstaten skal fungere og et godt arbeidsliv. I motsetning til i USA hvor det er en debatt om dette er bra eller ikke.

Men jeg tror innvandringen som har kommet til Europa de siste førti åra er problematisk for mange. Noen er åpenbart rasister, mens andre mener det er dramatisk og ønsker en annen politikk. De synes sosialdemokratiet er for liberalt og ikke til å stole på i disse spørsmålene.

Så er det det at de siste førti-femti åra har det for mange av de sosialdemokratiske partiene vært viktig å bygge opp under EU og



Andreas Halse, vestkantgutten som dro til Brasil for å okkupere jord. Er nå medlem av Oslo bystyres samferdsels- og miljøkomite.

Foto: Ola Floberg

«Arbeiderpartiet skal først og fremst være ett parti for vanlige lønsmottagere i Norge. Det er de vi er til for»

samarbeidet i EU. Og mange av de partiene har glemt at EU skal være ett virkemiddel, og ikke ett mål i seg selv. Det tror jeg plager de tyske sosialdemokratene en del. Vi så i valgkampen nå i høst. De gjorde ett sterkere Europa til en hovedsak rett og slett. Jeg tror ikke folk i Europa er skeptiske til eller vil at EU skal nedlegges. Men lojaliteten til systemet blir for stor i forhold til de man vil representere.

Du mener at elitene styrer? De politiske og byråkratiske?

Ja. Medlemsmassen i Arbeiderpartiet har endret seg. Det er mange som meg, utdanna folk, som ikke er klassiske arbeidere. Som helt åpenbart har andre perspektiver, hvor lønna kanskje ikke er så høy og jobbsikkerheten mindre. Da får du andre perspektiver enn folk med høyere utdanning. Da blir språket ett annet, vi snakker forskjellig.

Mener du klassesilhørighet da?

Folk liker jo å stemme på folk de kjenner seg igjen i. Arbeiderpartiet skal først og fremst være ett parti for vanlige lønsmottagere i Norge. Det er de vi er til for. Samtidig har

vanlige lønsmottagere forandra seg ganske mye. Før var det industriarbeideren med kona hans, som var hjemme. Nå er det større mangfoldighet. Se innenfor servicenæringen hvor det er ett problem for LO å organisere folk. Det er der andelen av de fagorganiserte går nedover.

Men midt i den sosialdemokratiske krisa klarte Arbeiderpartiet å vinne valget i Oslo i 2015. På blant annet innføring av eiendomsskatt. Har Oslo fått ny politisk linje?

I programarbeidet var det stor motvilje mot å innføre eiendomsskatt. Flertallet trodde det ikke gikk å vinne valg med en sånn skatt. Men vi måtte vise våre velgere og byens befolkning at det gikk an å lage budsjetter som var realistiske.

Ett annet poeng var at det ikke var lenge siden flyktningkrisa, hvor folk

fortsatt hadde god stemning på å ta vare på hverandre. Det er en verdi på venstresida generelt som gjorde seg gjeldene i valget 2015. Samtidig hadde ikke høyresiden en eneste sak! Vi hadde tydelige saker som folk var opptatt av. Barnehageplasser visste vi var ett problem og sykehjem er noe folk bryr seg om og som vi ville gjøre noe med.

Jeg har ei skryteliste dere har gått ut med som kanskje underbygger ny politisk linje: 500 flere i eldreomsorgen, 300 flere i hjemmehjelpa, 2000 nye barnehageplasser. Gjenkjøp av Hafslund kom i 2017 da byrådet brukte eiermakta til kjøpe ut energiproduksjonen av finske Fortum. Det nye Oslobyrådet har som strategi at energi- og elektrisitetsforsyninga i Oslo skal være offentlig eid.

1100 flere avganger i kollektivtrafikken?

Det stemmer jo ikke. Det er jo mange flere enn det! Det blei målt en økning i fjor høst og en ny nå i vår.

Men hvis du ser saklig på det, er det vel ikke de rødgrønne som har fått til det?

Jammen det mener jeg er feil da! Det er en del grunner:

En: Dere i Sporveien driver sjappa mer effektivt så vi får mer for de samme penga.

To: Vi har gitt mer penger. Økningen i bevilgningen til «kjøp av transporttjenester» var den største noen sinne.

Tre: Vi har stramma inn på framkommeligheten for biler som gjør at det er mindre interessant å kjøre bil. Noe som gjør kollektivtrafikken mer effektiv.

Fire: Vi har gjort at bompengene gir 7% færre biler enn det var for ett år siden. Dette gir mer direkte penger til kollektivtrafikken.

Så du mener at det er en annen offensiv enn det for eksempel Venstre sto for i byrådet?

Ja! Det er bare se på tallene. Trafikkveksten i kollektivtrafikken var på 5,9%, så jeg mener det er en helt klar økning etter

Illustrasjon av nye trikker.
Foto: Trikkeprogrammet



Fakta:

Andreas Halse er i sin tredje periode i bystyret (2007), han satt i de to foregående periodene i kultur- og utdanningskomiteen. Han er medlem av styret i Oslo Arbeiderparti og har sittet i fylkesstyret i AUF i Oslo i flere år. Medlem av Samevalgstyret Medlem av Samferdsels- og miljøkomiteen Medlem av Valgstyret andreas.halse@oslobystyre.no Født: 1977 Bosted: Bydel Gamle Oslo

det blitt mye bedre med denne modellen. Det stilles blant annet krav til å ha lærlinger.

Byrådet rekommuniserte også vaktmestrene i Oslo-skolen. Har dere planer om videre rekommunisering?

Vi har ikke planer om å lage ett kommunalt byggefirma. Vi har heller ikke planer om å kommunalisere busstjenesten. Det er i gang en programprosess og det er en av de tingene vi kommer til å diskutere. Vi har jo rekommunisert renovasjon. Flere områder kan ses på. Det har jo aldri blitt gjennomført en skikkelig evaluering av drifta av parkene etter at den tjenesten ble privatisert. Hva det betyr for kvaliteten på drifta av parkene. Det er mange forhold her: lønns- og arbeidsvilkår, men også mangfoldet når det gjelder blomster, insekter, trær. Dette er jo en del av det å være en grønn by og at Oslo nå er miljøhovedstad.

Vi kommer ikke utenom at leverandør av nye trikker til Oslo er valgt.

Ja. Det blir veldig bra!

Hva tenker du om å utvide trikkenettet?

Jeg synes det er veldig spennende. Det er jo bare ett par dager siden veivesenet sa ja til å gjøre endringer i Trondheimsveien. De har jo stritta imot i flere år. Disse endringene vil gjøre det lettere å få på plass en trikkeforlengelse.

Men det er to utfordringer. Det koster penger, så vi må finne de

penga. Og vi må følge med på hvordan teknologien utvikler seg og se hva vi skal gjøre framover. Vi veit jo at det på Tøyen har blitt snakka om moderne trolleybusvarianter som alternativ.

I år satte vi i gang konseptarbeidet med trikk på Ring 2. Det stemte Høyre og FrP imot for øvrig.

Det problematiske med kollektivsatsing er at det er tunge prosesser som skal til. Det er enklere med veibygging. Hadde Tonsenhagen vært klart utreda nå vi tok over kunne vi ha satt i gang, men arbeidet starter nå med konsepter.

Mange er nok uenige med deg der. Trikk til Tonsen har vært på agendaen siden sekstitallet!

Jaja. Samtidig trur jeg kollektivtrafikken har godt av flere planer som ligger og venter og som kan hentes fra hvis det er politisk ledelse og penger til å gjøre det. Og nå går det jo jævlig godt med kollektivtrafikken da, så det vil være penger framover til å investere.

Valgkampen er sakte i gang fra mot kommunevalget i 2019. Partiene har programkomiteer i arbeid for å få fram politiske standpunkter som de vil skal gjelde for framtida. Frp satser på bilistene i Oslo og Høyre vil vurdere å konkurransesette trikk og T-bane.

Rødgrønt flertall i Oslo har gitt et politisk linjeskifte. Vi håper den linja fortsetter å utvikles!

at vi tok over. Dette diskuterer vi ofte i bystyret og noen mener vi må gi mer penger til Ruter for å gi bedre kollektivtrafikk. Men det er ikke alltid det som virker. Sporveien skal ha konkurransefordeler og det kan være mange ting som for eksempel at trikken og bussen kommer fortere fram eller at vi setter av mer penger til vedlikehold av materiell.

Dere har også vedtatt Oslo-modellen, som skal gjøre noe med sosial dumping blant annet? Inspirert av Telemarkmodellen hvor fylkeskommunen og arbeidslivet gikk sammen om tiltak.

Ja. Oslomodellen er inspirert av flere, men det er vi som har dratt den lengst. Det handler jo om at de som utfører arbeid for Oslos skattebetalere skal ha ordna forhold. Enten det gjelde lønn, pensjon eller andre vilkår. Det var i byggebransjen dette starta og der er

Krenkelsler i arbeidslivet

Krenkelsler i arbeidslivet kan være så mangt. Felles for dem alle derimot, er at det alltid finnes en tapende part.

Per Arne Nicolaysen

▪ 2. nestleder OSA



På midten av nittitallet ble Bill Clinton, den daværende presidenten i USA, tatt på fersken med en internt ansatt i det hvite hus. Han hadde «røyket» sigarer med Monica Lewinsky. For mange fremkalte dette rå latter og hoderisting. Hele verden koste seg, men politikken som ble ført og konsekvensen det ble for det amerikanske folket ble tåkelagt.

Det handler ikke alltid om seksuelle krenkelsler. Like mye dreier det seg om overkjøring av faglige dyktige medarbeidere som er blitt underlagt en leder forført av New Public Management og måltyranniet. Dette tyranniet kommer forkledd i flere former og under flere navn, og ofte gjennom hard HR og et mer autoritært arbeidsliv. Og da med et Intenst fokus på resultatjag, rapportering og tallknusing.

Det handler om å bygge opp et ledelsesapparat som trenes i å parere motstand. På den måten vil man tape kritiske innspill som kan være nyttige. Vi ser utviklingen av å kneble ansatte, og målet med å stille strenge uetiske lojalitetskrav. Man legger opp til skjulte agendaer, som gir fryktkultur og et usunt arbeidsmiljø. Splitt og hersk kultur, kalles det. De dyktige medarbeider man ikke liker blir tatt, og det blir konstruert påstander om fiktive manglende leveringer i stillingene.

I pamfletten «Splitt og hersk» - «Hvordan HR truer den norske arbeidslivsmodellen» av Stein Stugu og Ida Søraunet Wangberg (2018 fra Manifest forlag), vises det til avgåtte SSB-direktør Christine Meyer. Meyer skrev en forskningsartikkel om hvordan man skal få presset reformer i en organisasjon gjennom å inkludere noen parter og ekskludere andre.

Vi må reagere og stå imot dette menneskesynet, og mot frykt-

kulturen som sprer seg rundt i arbeidslivet i Norge. Eksempelene er mange. For eksempel Oslo-skolen og Universitetssykehuset i Tromsø. Mange er presset mellom etikk og lojalitet til arbeidsgiver, og det er viktig at vi ikke lar oss bruke i det kyniske spillet og agendaen til ledelsen. Vi skal heller ikke være nyttige idioter for en ledelse som ikke er interessert i medbestemmelse.

I pamfletten til Stugu står det at HR betyr Human Resources. Et system og en ideologi for styring av menneskelige ressurser, og som erstatter det vi før kalte personalledelse. I HR-filosofien sees de ansatte som en ressurs som skal brukes, disponeres og videreutvikles med samme mål andre ressurser - å maksimere bedriftens resultat.

HR-begrepet kommer fra den amerikanske arbeidslivsmodellen. Der har man også utviklet HR-miljøer som spesialiserer seg på fagforeningsknusing. Den amerikanske arbeidslivsmodellen tar utgangspunkt i at mennesket kun er opptatt av egeninteresse. Sagt på en enklere måte - vi er alle egoister, og det er kun egoismen som motiverer oss. De sier at det er

STEIN STUGU OG IDA SØBRAUNET WANGBERG

SPLITT OG HERSK

Hvordan HR truer den norske arbeidslivsmodellen



konkurransen, og ikke samarbeid, som får ut det beste i oss og fører verden framover. Og det brukes lønn og bonus som belønning og arbeidsmotivasjon. Tror man at alle er egoister, er det rasjonelt å bekjempe fagbevegelsen, som jo er et redskap de ansatte bruker for å karre til seg mer.

Hvorfor er det ingen som har gjort en evaluering av HR-avdelingen i Sporveien? Man må tørre å stille spørsmålet om innføring av HR i Sporveien har vært en suksess. Det kan nemlig virke som vi har en HR-avdeling som ikke fungerer så godt som vi skulle ønske.

Det såkalte ledelsesløftet har gitt få gode resultater, og talentprogrammene er sikkert morsomme for de individene som deltar. På en annen side er disse løftene og programmene en del av filosofien om å satse tungt på de «beste» for å innføre prestasjonslønn.

Mye av dette står i strid med hva fagbevegelsen i Norge står for. Helt grunnleggende er det i strid med den norske arbeidslivsmodellen som tar utgangspunkt i at mennesket er et sosialt vesen, og at

vi både ønsker og er best tjent med å samarbeide. I det lange løp gagnar det oss selv å leve i samfunn der menneskene rundt oss har det bra, og derfor er det rasjonelt å handle ut fra medmenneskelighet, rettferdighet og solidaritet, og ikke bare ren egeninteresse.

Er dette utgangspunktet for hvordan vi ser på mennesker, er det naturlig med tillit, medbestemmelse og rettferdig lønn på alle nivå i virksomheten. Helt enkelt fordi det fører til at vi får det beste ut av folk, og dermed høyere produktivitet og kvalitet i arbeidet.

Er middelaldrende høytlønnede direktører å anse som fagfolk, Stavrum?

Gunnar Stavrum (ansvarlig redaktør, *Nettavisen*, red. anm) gikk ut denne uken med en famøs artikkel om hvordan Oslo kommune nå har kastet bort over 4 milliarder kroner på nye trikker. Og helt uten å ha snakket med fagfolk!

Denne artikkelen har vært publisert på dagsavisen.no, torsdag 14. juni 2018

Linda Amundsen

▪ Trikkefører



Gunnar Stavrum har jobbet seg såpass langt opp i yrkeslivet at begrepet «Fagfolk» har fått en helt annen betydning enn hvordan vi vanlige dødelige definerer det.

- **Fagfolk kjennetegnes først** og fremst av at de har formell og dokumentert kompetanse innenfor et fagområde. Det betyr at de har en formell utdanning i bunn, har gått gjennom en læretid og fått fag- eller svennebrev som dokumenterer kompetansen. Kompetansen er avgrenset til et gitt fag – dermed er også et typisk kjennetegn ved fagfolk at de ikke påtar seg jobber som ligger utenfor deres kompetanse. En seriøs snekker vil for eksempel ikke ta på seg jobb som ligger innenfor rørleggerens område og rørleggeren vil ikke ta på seg jobber med det elektriske anlegget i boligen.

Når spør jeg Stavrum om han mener at direktøren i #ruter Bernt Reitan Jensen faktisk er å anse som en fagperson på kollektivtrafikk? En person som aldri har skrudd på defekte trikker, T-banetrokker eller busser. En person som aldri har fremført skinnegående fartøyer, eller organisert samspillet mellom en verkstedenhet og førerstab. Men kun leker seg med fremtidsvisjoner om en teknologi som kanskje, kanskje ikke kommer. Er dette virkelig hva du vil definere som en Fagperson Stavrum?

Reitan Jensen har sine kjepphester, ingen tvil om det. Kjepphester som fremmer anbud og dårlige lønns- og arbeidsvilkår for ansatte. Men det er faktisk ikke Reitan Jensen vi skal rette skyts mot denne gangen. Det er den fundamentalt manglende kjennskapen Stavrum tydeligvis har både til kollektivtrafikk, kapasitetsbehovet i Oslo, og ikke minst noe så elementært som norsk demokrati.

For det stemmer som Stavrum sier at politikerne i Oslo, under daværende blått styre, vedtok uten stor involvering fra utøvende aktører at det skulle satses på trikk i byen. Men det hører jo til i historien at det har blitt diskutert mye om de ulike og mest kapasitetssterke løsningene for Oslo før beslutningen om innkjøp av nye trikker kom. At politikerne da valgte trikk burde ikke komme overraskende på verken Reitan Jensen eller andre. Og jeg har ingen grunn til å tro at den beslutningen som ble vedtatt i byrådet ikke var basert på grundig kunnskap og undersøkelser om valgt løsning og de øvrige alternativene. Til informasjon var det et demokratisk folkevalgt flertall som stemte for nettopp dette. Men du er kanskje mot dette også, Stavrum?

Det dras frem referanser til gamle artikler og sitater i Stavrums tekst, noe som vitner om slett journalistikk og et sammensurium av konklusjoner tatt ut av kontekst. Konklusjoner som alle bygger oppunder den blåpolitiske forkjærligheten for anbudsutsatte transportløsninger med svært lite fleksibilitet både i forhold til økonomi og teknologisk utvikling. Om Stavrum er plassert på høyre eller venstre ving politisk, skal jeg ikke si noe om. Men som redaktør

burde man vel være klar over at om man lefler for mye med en viss type mennesker, så vil man kanskje på sikt bli påvirket av både holdninger og argumenter.

At direktør i TØI (Transportøkonomisk Institutt) sammen med Dagens Næringsliv blir stående som fasiter i hans argumentasjon, er i milde ordelag bekymringsverdig. Det kan jo hende at de overnevnte kan ha motiver som i all hovedsak dreier seg om de to strekene man setter under aksjeutbytter i stedet for en miljøvennlig og samfunnsøkonomisk god løsning for fellesskapet?

Buss nevnes som det beste alternativet for trikk. Ene og alene på grunn av prislappen buss kontra trikk. Det har seg nemlig slik at på grunn av anbudssystemet som er rådende i bussbransjen så er det en enorm merkostnad ved innkjøp av en buss enn kun stykkprisen som blant annet Direktør Lindeberg i TØI og Stavrum referer til. Ved at hvert enkelt busselskap er avhengig av å ha en liten hær med jurister og anbudsekspertter for å i det hele tatt kunne få muligheten å kjøre noen busser noen steder, så har man også administrasjonsselskaper (ikke kollektivselskaper) som #ruter som igjen har et eget lite fotballag med sine jurister og konsulenter og ekspertter.

Og det kan jeg love deg Stavrum. Det er garantert heller ikke disse juristene eller konsulentene som under tariffhandlinger kjemper for å nå opp til en gjennomsnittlig industriarbeider lønn! Det er en prislapp som i løpet av 10 år, er langt mye høyere enn den investeringen som har blitt gjort i

nye trikker. Så skal man dra i gang regnestykker om hva som er billigst og mest samfunnsøkonomisk, tror jeg du skal ta deg en runde til med regnearkene dine før du proklamerer hvor dyr investering nye trikker er.

I **disse dager** blir det utarbeidet en rapport for samfunnsøkonomisk institutt til å se på nettopp kostnadene ved at kollektivtrafikken organiseres slik den i dag gjør. Med anbudssystemer, administrative selskaper som i all hovedsak består av høyt lønnede middelaldrene menn og kvinner som var i skikkelig arbeid for 20 – 30 år siden. Men i de fleste tilfeller definerer de sin «fagkompetanse» på bakgrunn av 30 år bak et skrivebord mens de har analysert driftsregnskaper. Og da kan det jo være at Stavrum bør ta en titt i denne rapporten når den foreligger?

Sporveien som i dag drifter både trikk og T-bane i Oslo, har drevet med skinnegående i over 140 år, og gjennomgått omstillinger motsatt seg konkurranseutsetting og allikevel klart å tilby et fantastisk bra tilbud til alle byens reisende. Ikke minst har Sporveien effektivisert for over 800 millioner kroner i løpet av de siste 10 årene. Noe som neppe kan sies om andre administrative selskaper innenfor samme sektor. At det i disse dager blir investert 4 mrd kroner inn i nye trikker, vil sikre byen en driftssikker transport i de neste 35 årene.

For trikk er ikke lenger utstyrt med hest. Selv om man kan tolke dette ut i fra artikkelen som Stavrum har klasket sammen. De mulighetene som disse nye trikkene vil kunne tilby byen bør både Stavrum,



Illustrasjon: Termisk sveising av skinner.
Foto: Linda Amundsen

direktøren i TØI samt andre administrerende direktører sette seg godt inn i før de antar og tror og mener noe som helst. Det er en kjennsgjerning at trikk er et foretrukket transportmiddel fremfor buss. Komforten ved å være trikkepassasjer kontra busspassasjer kan knapt nok sammenlignes. Ikke fordi våre kollegaer på bussen er dårlige førere. Men på grunn av blåtenkende direktører som anbudsutsetter over en lav sko.

Vi i Sporveien og fagforeningen her, er gode på kollektivtransport. Vi er gode på bra samfunnsøkonomiske løsninger. Vi er gode på faget vårt og er stolte av å kalle oss arbeidere. Av å kalle oss fagfolk! Fagfolk har aldri vært og vil aldri bli høytlønnende direktører bak et skrivebord!

Unnskyld, jeg skal bare...

- Wangfan liyou Holmenkollen, spør kineserne. «Vettu hvilken buss» og «ta trikk 12 til sentrum». Og gamle fru Hansen trenger flere reisepenger. Det er mye som kan skje på Sporveiens servicepunkt.

Anja Renberg

▪ Servicepunktmedarbeider



samme side» er et par av dem, både på engelsk og norsk.

Nå har jo også turistsesongen startet, og de har begynt å våkne og skal utforske vår vakre by, så da blir det en god del «Hin und zurück Holmenkollen» som er en gjenganger hele sommeren. Selv er jeg glad i turistene, de gir litt variasjon i hverdagen og jeg får prøvd meg på språk jeg kan og språk jeg ikke kan, til min store glede og mine kollegers frustrasjon, men de kjenner meg såpass godt nå at de bare rister på hodet.

Siden Holmenkollen er blitt nevnt så hopper vi til Majorstuen servicepunkt. Der har cruiseskipturistene ankommet og de vil også gjerne tur retur Holmenkollen. Hmm, av en eller annen merkelig grunn er det ingen av de som vil hoppe ned til sentrum igjen. Alle i turistgruppa skal selvfølgelig inn i lokalet samtidig, for de skal betale hver for seg. Wangfan liyou Holmenkollen? Si? Oui? C'est bon n'est-ce pas? Und zu weiter. Ja, hoppbakken og skimuseet får besøk av mange nasjonaliteter og de blir fraktet trygt opp og ned på Holmenkollbanen.

Lokalspråk

Ett språk mange av oss har lyst til å lære er tegnspråk. Vi får rett som det er folk innom som ønsker å fylle på reisekortene sine eller kjøpe impulsbilletter. Og heldigvis kjenner de oss og vi kjenner mange av dem nå, så penn og papir kommer frem hvis de ikke kan lese på lepper. «Takk» og «bare hyggelig» er to fraser et par av oss prøver oss på med varierende suksess.

Mange kommer også innom på Majorstuen og spør om hvordan de kommer seg til Vigelandsparken som jo ligger rett rundt hjørnet, så jeg kan vel si at det blir litt tegning og forklaring her også. Og til alle trikkeentusiaster, vi anbefaler de ofte å ta trikk 12 ned til sentrum igjen for å få litt variasjon. Tenk hvor gøy det blir når de nye trikkene blir å se i byen!

Lojale kunder

Midt i turistmølja står gamle fru Hansen som bare kom innom for å fylle på litt mer reisepenger, men måtte vente til de 20 turistene hadde fått det de skulle ha. Hun, som mange andre, fyller på litt hver dag bare for å komme å hilse på oss som sitter der. Endelig ble det hennes tur, og selv om det kanskje står noen yngre og utålmodige i køen gir vi fru Hansen all den tiden hun trenger til å få pakket ned

Jernbanetorget servicepunkt tidlig en morgen

Billettkontroll. Flere kommer innom for å endre feilkjøpte billetter eller betale bot. Vi klarer fint å endre de feilkjøpte billettene, både på kort og app. Men de tilsiktede og utilsiktede snikerne som ble tatt må til Ruters kundesenter for å fikse det, og «de har nå flyttet inn på Oslo S, så du må gjennom passasjen, forbi Narvesen og opp trappa. Når du er ute i friluft ser du Oslo S til venstre og rett innenfor døra ligger de».

Hin und zurück Holmenkollen

Samtidig på Nationaltheatret servicepunkt har de også allerede hatt flere forklaringsgjengangere, «for å komme til togstasjonen må du ut, til høyre forbi Narvesen og ned neste inngang hvor du følger skiltene til stasjonen» og «hittegoods finner du noen meter lenger ned på

sakene sine. Huff, hun glemte allikevel å ta med seg nettet sitt fra hylla. Vi får håpe at hun kommer tilbake før den blir sendt ned til hittegods.

Jernbanetorget. Noen ser ikke hvor toget til Bergen går. «Har du gyldig T-banebillett?» «Ja, jeg kommer nettopp derfra». «Da kan du gå ned på plattformen igjen, se til venstre, så ser du en rulletrapp. Ta rulletrapp opp og så gå til høyre mot Sentralstasjonen». «Å ja, takk». To sekunder senere er hun tilbake og lurer på hvilken side hun skal ned på...

Jeg skal dit, jeg vettu

«Hei, jeg skal ta den bussen som går til den gata som ligger like ved den veien som kjører der vettu, hvilken buss er det?» Frøken Detektiv må da kalles frem - «Vet du hva den gata heter?» «Nei, jeg husker ikke, men jeg skal møte noen der om 10 minutter. Kan'ke du bare finne ut for meg? Jeg tror det er rett ved en rundkjøring». Hmm «Har du mulighet til å kontakte den du skal møte?» «Ja, jeg kan jo ringe han». «Fint om du kan det for vi trenger enten navnet på holdeplassen eller en adresse for å kunne sjekke hvordan du skal komme dit». «Ok, da kommer jeg tilbake senere, jeg». Denne samtalen har vi hatt, vi på servicepunktene. Det er alltid noen som skal til et eller annet sted, men som ikke helt vet hvor, eller turister som bor på Scandic Hotel. Dere vet, det ene Scandichotellet i byen...



Vi tar en siste sjekk på Majorstuen før vakta er over. Oj, der var det en lang kø nå rett før vaktbytte. «Unnskyld, jeg skal bare...» sier personen bakerst i køen. Til de kundene sier vi i fra på en pen måte at de andre i køen også er der for «bare å skulle...». Det blir ikke så veldig godt mottatt denne gangen for hun skal jo rekke en bane selvfølgelig, men hun må nok stå pent i kø som de andre selv om det huffes en god del. Da det nesten er hennes tur har hun ikke tid til å vente til at kunden før henne får pakket ned sakene sine, men stiller seg rett bak og slenger reisekortet på bordet. «Kan du sjekke hvor mye jeg har igjen på kortet?» «Der har du 265 kroner». «Hvor mange reiser er det?» «Det er 7 hele reiser innen Oslo og Sone 1». «Da ønsker jeg å fylle på 200 kroner til på det kortet, men jeg har et annet kort også, kan du se hvor mye jeg har der?» «Der har du 7 kroner». Ok, da vil jeg fylle på 250 kroner på det også, og så vil jeg fornye månedskortet mitt på

dette kortet, sier hun og tar fram et tredje kort. «Narvesen kunne ikke hjelpe meg for systemet var nede». Jaha, er ikke alltid at «skal bare er skal bare, nei» tenker jeg. Inni meg.

Hår på hodet

Og sånn går no dagen. Heldigvis er de aller fleste av våre kunder utrolig søte og hyggelige, og det hjelper oss med å få det lille overskuddet vi kanskje trenger noen dager det plutselig er mange vanskelige kunder innom. De fleste av oss har fortsatt ikke dratt ut alt håret på hodet på

grunn av store frustrasjoner heldigvis, men noen har nok flere år på hodet enn hår nå.

Ingen dager er like, men like interessante

Alle jobber er vel i bunn og grunn rutinearbeid, men om man jobber med dyr, det være seg pingviner, katter eller mennesker, så blir ingen dag lik. Og det er det som er så gøy med å jobbe i et kundeserviceyrke; vi møter så mange forskjellige mennesker og kommer oppi mange ulike situasjoner. Vi merker også at det er store forskjeller i hva slags folk vi treffer på de forskjellige servicepunktene, noe som gjør hver dag interessant.

En ting er i alle fall sikkert - dagene blir mye bedre med et smil og godt humør!

Ha en riktig god sommer!

Trakassering på arbeidsplassen

Geirr Cranner

▪ HVO-konsern



Trakassering kan komme til uttrykk på forskjellige måter, i ulike miljøer og til forskjellige tider. Med dette menes at handlinger som på et gitt tidspunkt var innenfor normene i samfunnet, kan på et annet tidspunkt være ansett som trakassering. På samme måte kan toleransegrensen for hva som er trakassering være forskjellig i ulike miljøer og kulturer, i tillegg vil det også være individuelle forskjeller i hva som tåles. Trakassering omfatter også handlinger eller ytringer som har til hensikt å krenke en annens verdighet eller som har en slik virkning.

Trakassering og utilbørlig opptreden forekommer i mange ulike varianter, der mobbing og seksuell trakassering er de mest kjente formene. Trakassering er vanligvis handlinger som gjentas over tid, men også alvorlige enkelthendelser kan defineres som trakassering. Dette kan arte seg direkte gjennom ord og handlinger, unnlater av handlinger eller på mer indirekte måter.

#MeToo-Kampanjen startet med en Tweet fra Alyssa Milano. Hun tvitret om seksuell trakassering i filmbransjen. Etter hvert som saken har rullet opp, har det også dukket opp voldtekter hvor ofrene har blitt tvunget til taushet om de fremdeles ønsker å jobbe i bransjen.

Gjennom kampanjen så vi et unikt samhold blant kvinner, som i felleskap står opp og forteller om sine opplevelser. Dette har store mediehus som NETFLIX tatt til følge. De har kansellert innspillinger av planlagte serier med mannlige skuespillere som har foregrepet seg seksuelt på sine kvinnelige kollegaer.

Hersketeknikker er også trakassering som kan forekomme fra flere kanter på arbeidsplassen. Generelt deler man disse inn i fem kategorier:

- Usynliggjøring foregår når individer blir bortglemt, forbigått eller «overkjørt».
- Latterliggjøring foregår når individers innsats blir hånet, ledd av eller sammenlignet med dyreatferd.
- Tilbakeholdelse av informasjon foregår når individ av gruppe A, som en selvfølgelighet, henvender seg til andre individer av gruppe A, og individer av gruppe B ikke gis informasjon.
- Fordømmelse uansett hva du gjør, enten er du for passiv, eller så er du for pågående. Også kalt dobbeltstraff.
- Påføring av skyld og skam skjer gjennom latterliggjøring, ydmykkelser, blottstillelse og ærekrenking.

Det kan være vanskelig å slå fast at trakassering pågår. Identifisering av dette er enklere når den består av sårende fleiping eller erting, fordi disse hendelsene ofte er synlig for omgivelsene. Verre er det når den består i subtil eller indirekte atferd, ofte benevnt som hersketeknikker. Symptomene den enkelte føler kan medføre helseplager om de blir langvarige. Da er det

ofte snakk om depresjon, søvnvansker, stiv nakke, magesmerter og hodeverk. Mangel på søvn kan påvirke hormonet melatonin, som bare dannes når vi sover. Forstyrrelser kan gi dårlig immunforsvar, høyt blodtrykk og kreft for å nevne noe.



Det er derfor svært viktig at man får tatt tak i slike problemer. Vernetjenesten kan være en god partner til å kunne ta tak i vanskelige problemer. Vi kan hjelpe til med å løse problemer før det blir til personalsaker.

Et godt arbeidsmiljø kjennetegnes med at vi alle bidrar, tar initiativ, deler kunnskap, tar seg tid til de rundt oss, gir tilbakemeldinger på ting som ikke er bra og tar imot tilbakemeldinger. Det kjennetegnes med at vi tør å gi ros og anerkjennelse, tar avstand fra mobbing og er inkluderende. Vi vet at et godt arbeidsmiljø ikke kommer av seg selv, vi som verneombud har en spesiell oppgave da vi er valgt til å være brobyggere, og vi har en unik mulighet til å bidra til godt arbeidsmiljø. Gode og støttende kolleger gjør at man takler større utfordringer. Det betyr at fravær av god kollegial støtte og et dårlig psykososialt arbeidsmiljø kan oppleves som psykiske belastninger på jobb. Dette kan igjen føre til helseproblemer og

Illustrasjonsbilde fra en walisisk anti-mobbekampanje fra 2009.

Foto: Working word.

sykefravær. En god kultur for tilbakemeldinger på arbeidsplassen gjør at folk føler seg sett og verdsatt, og det bidrar til læring og utvikling. For at jobben skal være et godt sted å være, er det ikke alltid nok at arbeidsgiver følger arbeidsmiljøloven til punkt og prikke. I virkelig gode arbeidsmiljøer tar også de ansatte ansvar og bidrar positivt til at jobbhverdagen blir god for alle. Det handler i stor grad om å være en god kollega.

Sporveien har et godt arbeidsmiljø, men selv her kan det forekomme trakassering på forskjellige måter og fra ulike hold. De viktigste kjennetegnene er at adferden er uønsket, uoppfordret og enveis. Om noen føler seg trakassert er det viktig å ta kontakt med noen man stoler på slik at man kan ta tak i problemet.

Palestinaambassadøren

Israel-Palestina-konflikten er både vond og uforståelig. Irene Einan forteller fra sin reise i 2017.

Linda Amundsen

▪ Leder Studie- og agitasjonsutvalget



I OSA har vi vært med på å støtte økonomiske tilskudd til flere solidaritetprosjekter for Palestina. De fleste av oss kjenner ikke så mye til hva konflikten går ut på, annet enn det man leser i aviser eller ser på nyhetene. Derfor tok vi med oss Irene Einan, som i 2017 reiste sammen med en delegasjon fra Fagforbundet til Palestina, og ber henne fortelle litt om opplevelsene sine.

Irene starter med å fortelle litt om seg selv, og hvordan det ble slik at hun startet i Sporveien. «Først og fremst er jeg jente», sier hun

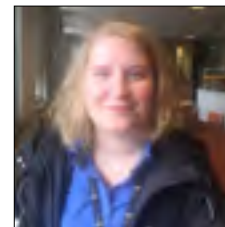
spøkefullt. Opprinnelig fra Skaun kommune i Trøndelag, men flyttet hit i 2012, og bor nå på Grønland med samboer. Før hun startet i Sporveien jobbet hun gjennom Adecco som vikar. Hverdagen presset frem ønsket om en stabil arbeidsplass, og med gode venner i T-banen innså hun at Sporveien ville være en bra arbeidsplass å søke seg til. Irene retter seg litt opp og blir alvorlig. «Det viktigste er at ting er på stell, sier hun, og det syntes jeg vi har her i Sporveien.»

Jeg ber Irene fortelle litt om hvordan det ble til at hun reiste til Palestina i 2017. Jeg blir forklart at Fagforbundet Ung hvert år sender to ungdomsdelegater til Palestina. Irene forteller at hun hadde en runde med samboer og familien da hun ble spurt om å delta. «Jeg følte det var en viktig reise for meg å ta»,

fortsetter hun. «For å kunne forstå palestinerne situasjon og kanskje få muligheten til å hjelpe noen av dem.» Hun blir rolig og kikker drømmende ut av vinduet og ut på Ring 3. Og det ble en «Once in a lifetime»-opplevelse, det er helt klart.

Videre forteller hun at kunnskap om konflikten før reisen var mangelfull. «Jeg kjente jo til problematikken og konflikten der nede, men da var det mest på avstand». Hun blir med ett alvorlig. «Det viktigste reisen har gitt meg, er at verden består av veldig mange andre enn meg. Og forstå at det finnes mange her i verden som har det verre enn meg.»

Jeg ber Irene fortelle om selve turen og de opplevelsene hun



Irene Einan.

Foto: Linda Amundsen



En mor med sitt barn i Jordandalen. Her hadde beduinfolket bygd opp ny telteir for niende (9) gang dette året. Etter at israelske styrker hadde brent ned de forrige. Her er det også vanlig at de setter fyr på oliventrær, stjeler de plukkede olivene eller tenner på trær på toppen av berg så villdyrene må trekke ned mot landsbyene til palestinerne.

Foto: Irene Einan



Irene foran klippedomen, Al-Aqsa-moskeen i gamlebyen Jerusalem.

Foto: Irene Einan

gjorde seg underveis. Hun tenker seg om en liten stund før hun begynner. Det er tydelig at det har vært mange opplevelser og inntrykk.

«Vi var en delegasjon på ca. 15 personer. Det var både ungdommer, pensjonister og voksne.» Hun gestikulerer med armene mens hun forteller om et stramt program med steder som skulle besøkes og personer de hadde avtalt å møte. På grunn av den rådende situasjonen, var de også nødt til å ha et reiseprogram som de viste soldatene ved de mange checkpointene, og et reelt reiseprogram som de måtte gjemme. «Det var viktig at vi ikke gav inntrykk å være Palestina-sympatisører. Da hadde vi nok fått store problemer med å reise videre.»

«I løpet av de 11 dagene vi var på reise, fikk vi besøke flyktingleire, beduiner, museer, historiske steder og ikke minst Dødehavet. Det var så

mange steder som gjorde så enormt inntrykk på oss som var der, og ikke minst mennesker og deres hverdag. Selv om det var fullt program fra morgen til kveld, var det et kjempe bra opplegg. Det som gjorde sterkt inntrykk var de mange checkpointene vi måtte gjennom hele tiden. Der sterkt bevæpnet politi og militære møtte oss. Det var masse kameraer overalt, så selv om jeg ble rasende så mange ganger over all den urettferdigheten vi fikk se, så måtte vi oppføre oss. Du vil ikke tro hvor mange mennesker som har blitt skutt og drept fordi de skulle finne frem identitetspapirene sine eller bare putta henda i lomma.» Irene forteller om en palestinsk ungdom på 17 år som var blitt skutt og drept med 8 skudd fordi hun var ubetenksom og skulle ta noe ut av jakkelommen sin. Det er tydelig å se at hun er berørt over den sterke historien og hvor hjelpeløs man føler seg når man ikke kan hjelpe disse menneskene.

Så jeg spør Irene om det er noe som gjorde spesielt inntrykk på reisen. Hun drar med en gang opp et besøk de hadde til Ofer military court. En rettsal der barn ble stilt for retten for å ha kastet stein. Hun forteller at der blir barn i 12 års alder kidnappet fra sine hjem og familier, kastet i fengsel hvor de blir truet og ofte slått, og tvunget til å tilstå at de har kastet stein. En ufattelig traumatisk opplevelse for et lite barn. Noe man kan forstå når Irene forteller at det israelske politiet ikke en gang snakker samme språk som dem, og de har ingen anelse om hvor lenge de vil bli sittende i fengsel.

Irene forteller at for å komme inn i selve rettsbygningen, var de nødt til å gå igjennom en mengde checkpoints. De ble beordret til å fjerne alt av smykker, klokker, sekker og øvrige eiendeler, for så å bli loset gjennom en metalldetektor. Det hele var utrolig ubehagelig. De

I landsbyen Bil'lin utenfor Ramallah, har landsbybefolkningen hver fredag etter fredagsbønn en felles marsj ned til muren. Her er det små demonstrasjoner som har vært siden 2005. Når vi var invitert blant andre internasjonale besøkende, kastet en ung mann steiner. Dette er et sterkt bilde som fanger sinnet og frustrasjoner så mange generasjoner har følt på allerede, etter 70 år i konflikt.

Foto: Irene Einan



spørsmålene de stilte også var kjempeubehagelig og ikke minst inngående. Dette opplever disse folka hver dag!

I Ofert military court, hadde de et samarbeid med military court watch, som fikk ordnet tillatelse for Irene og reisefølget inn i rettslokalene. Military court watch er en instans som er tilstede under rettsakene til barna, og som påser at de følger de gjeldende lover og regler. De fikk oppleve flere rettsaker, men ved en anledning ble de regelrett kastet ut av rettsalen fordi retten mente det var for barnets egen sikkerhet. Hun er tydelig opprørt over den rettløse tilstanden barna hadde.

Hun forteller videre at retten viser mer nåde for de tiltalte siden de er bisittere under saken. Military watch forteller at de vanligvis får mye strengere straffer enn de pengebøtene de mottar denne dagen de deltar. De israelske ansatte forteller hvor bra barna blir behandlet, men de palestinske familie-medlemmene kan fortelle om det motsatte. De mishandles og tvinges til å underskrive papirer, som de ikke en gang vet hva er, sier de. Man skjønner fort at hensikten til det israelske politiet er å bryte ned de

palestinske barna, skremme dem og gjøre dem for redde til å yte motstand igjen senere når de blir voksne. Vi så enormt mye fælt på turen vår. Vi fikk virkelig forståelse av hvor urettferdig livet for disse menneskene er.

Og man må spørre Irene om denne opplevelsen har vært med på å endre henne på noe vis. JA! Nå i ettertid sitter jeg igjen med en haug av inntrykk, og ikke minst sinne, over at mennesker lever under slike forhold i 2018. Det er så urettferdig at barn blir skutt i hjel på grunn av vage mistanker. Ubevæpnede barn! Så etter turen har jeg blitt engasjert i blant annet Palestina-komiteen, og reiser rundt og holder foredrag sammen med ei jente jeg reiste sammen med. Vi ønsker å dele med mennesker om hvordan livet for palestinerne er. Derfor har det blitt viktig for meg å engasjere meg i denne saken, og ikke minst prøve å få andre til også å engasjere seg.

Hun forteller videre om sin gode venninne Trine, som hun ble kjent med på Palestina-turen, men som tragisk gikk bort den 19. desember. En ildsjel for palestinerne sak. Hun forteller at Trines bortfall satte en støkk i henne, men ble også en

motivasjon for å kjempe videre for saken hun og Trine hadde sammen. Livet blir ikke det samme etter en slik tur. Det setter ting i perspektiv når en selv reiser rundt på konserter eller lignende og vet at palestinske mødre risikerer livet for å skaffe ungene sine noe så elementært som vann.

Jeg anbefaler alle som kan å ta denne reisen om de får muligheten. Det er så viktig å støtte det palestinske folket. De har levd i denne konflikten i 70 år, og de føler etter så lang tid at verden har glemt dem. De fortjener like mye som oss å være fri. Men man må bruke litt tid på å forberede seg før en slik tur. Det er en helt annen verden enn hva vi klarer å forstå, og den konstante overvåkingen og sjekkingen føles som en kjempepåkjenning. Jeg tror ikke vi kan forstå urettferdigheten disse menneskene blir utsatt for, med mindre man opplever det selv.

Vi takker for praten, turnusarbeidet kaller. Vi ønsker Irene lykke til i det videre arbeidet med å opplyse om palestinerne situasjon. For å lese mer kan dere undersøke disse sidene: <http://www.palestinakomiteen.no/> <http://www.militarycourtwatch.org/>

Gambling med beredskap?

Luftambulansetjenestebudene i Norge er beheftet med skandale, og privatiseringeksperimentene til Høyre og FRP ruller videre med inhabilitet og hemmeligholdelse.

Per Arne Nicolaysen

▪ 2. nestleder OSA



1. juni ble det votert på Rødts forslag om å annullere anbudet som utløste full krise i luftambulansetjenesten. Helse-foretaket Luftambulansetjenesten HF (LAT HF), har nektet politikerne og mediene innsyn i de juridiske vurderingene de la til grunn for å gi anbudet til det svensk-britiske selskapet Babcock. Dette er lite tillitsvekkende, siden Helseforetaket kun får lagt frem sin versjon av den omstridte vurderingen. Før anbudet ble inngått advarte både fagforeninger og fagmiljøer om at det var viktig å sikre at dagens ansatte ble med videre for å hindre kollaps i beredskapen. LAT HF valgte å se bort fra kravet om såkalt virksomhetsoverdragelse, noe som har ført til massiv pilotflukt.

Ifølge Klassekampen (30.05.18), vurderte Øyvind Juell, styreleder i LAT HF, to juridiske konklusjoner fra advokatfirmaet Wikborg Rein. De fremholdt at virksomhetsoverdragelse kunne være ulovlig og et brudd på EØS-avtalen. En konklusjon som er klart bestridt av både LOs juridiske avdeling og eksperter i Europarett. Argumentasjonen for den omstridte

konklusjonen til Wikborg Rein er betimelig nok hemmeligstemplet.

Helseminister Bent Høie vil på sin side ikke kreve at vurderingen utleveres til Stortinget. Ifølge Klassekampen (30.05.18), sier Bent Høie at: *«Innsynsbegjæringer må besvare på ordinær måte innenfor offentlighetsloven. Helse og omsorgsdepartementet er klageinstans og skal ikke ta stilling til om det er riktig eller galt å avslå før det foreligger en klage.»*

Babcock International, som eier den omstridte luftambulansetjenestebudoperatøren Babcock Scandinavian Air ambulance, produserer også deler til atomvåpen og er svartelistet av investeringsfond som Storebrand og Nordea. Ifølge VG (28.05.18), skriver kommunikasjonssjef Harald Martens Holm i en tekstmelding til VG: *«Vi har utelukket Babcock International siden 2013 på bakgrunn av deres involvering i produksjon av atomvåpen».*

Illustrasjonsbilde:
En Beech B200 super King air fra Lufttransport fotografert på Tromsø lufthavn.
Foto: Teemu Pesonen



Dette er noe helseminister Bent Høie behendig har unngått å uttale seg noe om. Miljøpartiet De Grønnes nye talsperson sier også til VG (28.05.18) at det er åpenbart etisk problematisk å kjøpe livreddende ambulansetjenester fra et selskap som tilbyr bistand til å produsere masseødeleggelsesvåpen.

Oljefondet, verdens største pensjonsfond, har utelukket flere selskaper som produserer kjernevåpen. Samtidig eier de 1,2 % og har plassert over 500 millioner kroner i Babcock International. Etikkrådet vil ikke opplyse om de har anbefalt at selskapet utelukkes fra oljefondet.

Når det gjelder Sporveien og kontakt med leverandører, har vi et etisk regelverk å forholde oss til. Vi både regner med og håper at ledere her i bedriften som er involvert i anskaffelsesprosesser, er flinke til å opplyse samt få avklaringer dersom det kan være en risiko om en mulig inhabil posisjon.

Nytt fra Bussklubben

Frode Eriksen

▪ Nestleder Bussklubben



Anbudsnytt

Ruter har benyttet opsjonen i kontrakten Oslo Indre og forlenget denne med to år, slik at Unibuss beholder kjøringen på sentrumsrutene fram til våren 2022. Denne kontrakten gjelder busslinjene 20, 21, 28, 34, 37 og 54.

Kontrakten Oslo Vest lyses ut senere i år, med tilbudsfrist tidlig i 2019 og oppstart 6. oktober 2019. Unibuss vant denne kontrakten under navnet Nexus Trafikk fra Schøyens Bilcentraler i 2005, men mistet den igjen i 2011 til Nobina etter at Unibuss ble ekskludert fra anbudskonkurransen. Gjelder busslinjene 30, 31, 31E, 32, og 36E.

Klagen Unibuss fremmet mot anbudstildelingen av ruteområde 2 på Romerike, som omfattet Lillestrøm, Sørums og Fet og tilsammen 127 kjøretøy, hvorav 22 elbusser på busslinje 100, ble ikke tatt til følge av ruter. Området er dermed tapt for Unibuss som kjører sin siste tur 30. juni 2019. Romerikskontraktene Unibuss har i dag utgjør vel 25 prosent av selskapets omsetning.

Unibuss kjører heller ikke rutebuss i Gjøvik til neste år, der kontrakten ble forsvart av Nettbuss. Ei heller i Tromsø der Tide overtar kontrakten fra Nobina.

Det planlegges for dessuten konkurranse om kontrakter for mer buss for trikk, først ute er Storo-Kjelsås der det er bestilt trafikk med åtte solobusser



30 nye el-leddbusser fra nederlandske VDL blir å se på busslinje 21, samt i rushtiden fra våren 2019.

Foto: VDL/Unibuss.

på en kontrakt som får oppstart i løpet av året og vil vare ett års tid.

Nederlandske el-busser til Unibuss

Oslo kommune blir europeisk miljøhovedstad i 2019 og la i den anledning tidligere i år 850 friske millioner på bordet for framskynde elbussatsingen.

Unibuss skal anskaffe 40 elbusser, hvorav 30 leddbusser til sentrumskontrakten og ti til linje 74 som er en del av Østensjøkontrakten. I mai ble det signert kontrakt med nederlandske VDL Bus & Coach, fram til september 2003 het konsernet DAF Bus International, og kontrakten er Nordens største elbussbestilling så langt.

Oslo kommune har som mål at hovedstadens kollektivtransport skal være utslippsfri innen 2028.

Nytt fra Studie- og agitasjonsutvalget

Linda Amundsen

▪ Leder Studie- og agitasjonsutvalget



Det har vært en hektisk tid for Studieutvalget med forberedelser til flere prosjekter fra høsten av. Og vi har også vært med på å arrangere vår første Fagforbundsuke, som har gitt oss masse læring både i forbindelse med bestillingstid og samhandling med bedriften. Vi fikk noen fine dager rundt om i konsernet, og har allerede begynt å se frem mot et enda bedre opplegg til høsten.

Etter at vi nå endelig har fått vite hvem som skal levere nye trikker, har studieutvalget nå satt i gang med å planlegge en tur for tillitsvalgte og verne-tjenesten til en by som nylig har fått levert samme Urbos 100 trikker som vi skal få i Oslo. Tanken er da å kunne se hvordan disse nye trikkene har fungert for andre, hva slags barnesykdommer vi kan forberede oss på, og ikke minst hvordan den nye arbeidsdagen vil bli for førerne og verkstedarbeiderne. Slik at vi er forberedt på eventuelle utfordringer når de nye trikkene triller ut i gatene våre.

Videre har vi lagt siste finish på et grunnskoleringskurs for tillitsvalgte som skal avholdes i august. Et kurs

vi tror skal bli veldig bra og ikke minst en god plattform å bygge videre på både for tillitsvalgte og oss i studieutvalget.

Men vi fokuserer også på å dra i gang arrangementer som blir tilgjengelig for alle OSA-medlemmene, med blant annet temakvelder og «politisk pøbb». Følg med på OSAs Facebookside og hjemmesider for mer informasjon etter sommeren.

Vi planlegger også andre kurs ved siden av introkursene og Fase 1 kursene. Men disse er fremdeles i startfasen, og mer informasjon kommer senere.

Jeg vil rette en stor takk til alle medlemmene i utvalget for godt arbeid og samarbeid disse siste månedene. Dere står på og er en enorm ressurs både for utvalget og OSA. Gleder meg til å ta fatt på alle prosjekter igjen etter sommeren.

Takker også for en flott sommeravslutning sammen med studieutvalget og redaksjonskomiteen i juni. Hyggelig å bli enda bedre kjent med dere alle sammen!

Sommerhilsen fra alle oss i Studie- og agitasjonsutvalget!

Ingen gepard akkurat...

En halvveis vakker sommerdag i juni testet OSA-Sporets tre sprekeste den nye førerløse badebussen på Fornebu. Den skal gå i kontinuerlig skytteltrafikk med badegjester den siste mila fra kjøpesenteret på Fornebu og ut til havbrisen og badeplassen på Storøya.

Frode Eriksen

▪ Bussfører



i fire timer. Eller med busslinje 31 Fornebu til endeholdeplassen Fornebu vest. I rushtiden fungerer også busslinje 24 og 28, samt morgenavgangene til 36E.

Anja Renberg

▪ Servicepunktmedarbeider



Endeholdeplassen ligger bak senteret ved det eneste tilsynelatende malplasserte buss-holdeplasskiltet en ser, på en plass som er alt for liten for en normalt utrustet buss. Men der blir det solid informert om at den gratis badebussen tar med badegjester, og eventuelt late skolebarn. For

De tre testerne, pingvinen Wilbur, servicemedarbeider Anja og bussfører Frode avtalte å møtes på senteret. Fornebu S nås med egen bil og senteret tilbyr gratis parkering

Fakta:

Testet av pingvinen Wilbur, servicepunktmedarbeider Anja og bussfører Frode tirsdag 19. juni 2018, ca. 13:20-13:40.

Første avgang gikk fredag 15. juni, med Hkeem, Eddy X Zino og Linda Vidala til en minikonserert ved Storøyodden badeplass med offisiell åpning av samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen og konsernsjef i OBOS, Daniel Kjørberg Siraj. Ordinær testdrift fra 18. juni.

Kjøretøyene trafikkerer strekningen Fornebu S - Storøya skole - Storøya ut august på hverdager mellom 10 og 18.

Bak prosjektet står ruter og OBOS i samarbeid med Bærum kommune og konsultentselskapet Acando som også har tillatelsen til å teste selvkjørende kjøretøy på Fornebu. Ansvarlig operatør er Nobina.

Storøya skole er det eneste stoppestedet mellom senteret og badeplassen.

Bussen kjører 10 minutters avganger mellom 10 og 18 i prøveperioden. Testerne konstaterte raskt at frekvensen var så som så, noe som raskt ble forklart med at det skulle være to kjøretøy i drift, men nummer to var ikke helt ferdig programmert, så inntil den er på plass må en nok regne med de vanlige rushtidsforsinkelsene.

Tålmodighet, tålmodighet, tålmodighet

- Har bussen kommet eller har den gått spurte Wilbur gang på gang. Som et ivrig barn stilte han seg først i køen foran matmor og så i lengselsfull spenning bortover Forneburingen.

Har vi flaks eller ikke? Kanskje. - Der kommer'n, der kommer'n jublet Wilbur. Eller gjør den? Hva gjør den? Har den parkert? Hvorfor kjører den så sakte? Kjøreren den hitover eller ditover? Blir det plass til oss alle?

Spørsmålene ble mange etter hvert og svarene ble stort sett alle som en hengene i luften, mens de tre på

holdeplassen stod og så kjøretøyet nærme seg. En kunne tru at en skilpadde var raskere, for noen ekspressbuss var det ikke som kom bortover ringen, i det som senere skulle vise seg å være i den maksimale hastigheten av 12 km/t. Det moderne eventyret måtte se seg forbikjørt av lokale og utålmodige bilister og syklist.

Sant og si så gikk det meste av reisetiden med til å vente på at det tekniske vidunderet skulle komme. Men når det først kom skred vi alle andektig om bord, i et fartøy nesten like fremmed som om vi hadde entret Apollo 11.

I motsetning til Apollo, kom vi ikke først. For inni gratisbussen satt en liten gruppe barnehagebarn på tur og de syntes det var gøy å få trykke på den grønne og blå knappen på bussvertens kommando som måtte til for å få ut lemmen ved døra for å lette påstigningen til barnevogner og annet med og uten hjul.

Beskjedent lot testerne en mor med



barnevogn teste planken først. Det gikk bra, og deretter marsjerte Wilbur og to sporveisansatte etter. I og med at bussen egentlig var full ble det ståplasser og bussvert nummer to valgte å stå over neste tur. Vi leste at kjøretøyet var registrert for 11 personer, hvorav seks sitteplasser og ståplasser er egentlig ikke lov. Det blir ganske så intimt mellom passasjerene på en så liten plass, selv med en bussvert på plass som med vennlig hånd styrte trafikken.

Så putret vi av gårde, eller det heter vel ikke putre når det går på strøm, men vi rullet da ut på veien i alle fall. I tålmodighetens tempo. Tålmodighet er stikkordet for denne bussen, både for passasjerer og Nobinas bussverter, som egentlig er bussførere med en litt annerledes jobb i sommer. Dette er ikke kjøretøyet du bruker for å rekke verken jobb, skole eller polet før det stenger. Dette er kjøretøyet hvis turen er viktigst.

Programmert skilpadde

Bussen er programmert til å stoppe på forhåndsdefinerte stoppesteder, men vil også stanse om det dukker opp en hindring foran kjøretøyet. Dørene åpnes automatisk på holdeplassen og det plinges som en trikk når den ruller igjen.

Det er ikke noe vits i å løpe etter om

Der kommer bussen, men den er ingen gepard akkurat.

Foto: Anja Renberg



Wilbur står først i køen med matmor rett bak.

Foto: Frode Eriksen

du kommer for seint fordi den er ikke programmert til å åpne dørene utenom stoppestedene. Da er det enklere å løpe dit du skal for det vil som oftest være det raskeste. Rundturen tok et kvarters tid, men det virket lenger fordi det gikk så saaaakte.

Boksen med hjul var søt nok den, men hvis dette er fremtidens framkomstmiddel må nok menneskeheten få tildelt en større dose tålmodighet enn hva vanlig er. Selv Wilbur, som den pingvin han er, kunne flydd raskere.

I et samfunn hvor alle helst skulle vært fremme før de har startet reisen passer en sånn dings dårlig inn. Da bar det mer preg av å være en walkabout, der turen i seg selv var viktigst. Men så var da kjøreturen gratis. Og det hadde vært en fin tur!

Om rasisme og dørholding

Dørholding er et stort problem på T-banens rutenett i dag. Man må likevel spørre seg om handlingen kan trekkes ut i et videre perspektiv om samhold og integrering.

Kenneth Bareksten

▪ Redaksjonsmedlem



Høsten 2017 lanserte Human Rights Service (HRS) en fotokampanje. Det ble oppfordret til å dokumentere hvordan norske verdier bevisst blir forsøkt overtatt av «Islamsk terror». Det oppsiktsvekkende resultatet, etter noen måneder, viste et bilde av tre kvinner på en bussholdeplass med handleposer, og et betongfundament utenfor kjøpesenteret Oslo City, såkalte Koranklosser.

I følge HRS opererer de etter demokratiske prinsipper. På nettsiden kan vi lese at «integrering og inkludering skal baseres på demokratiets bærebjelker, som likestilling mellom kjønn, likeverd mellom mennesker uavhengig av nasjonal, etnisk, sosial, kaste-, stamme- eller klanbakgrunn.» Med dette utgangspunktet burde alle

områder i et levende multikulturelt samfunn være dekket. Det bør likevel stilles spørsmål ved tolkingen av prinsippet om likeverd. Og spesielt når privatpersoner blir fotografert på åpen gate som representanter for en bølge av fiendtlige islamister.

Datatilsynet beskriver slike fotografier som situasjonsbilder. De kan publiseres uten samtykke, så lenge bildene er harmløse og ikke krenkende. Mødrene på bussholdeplassen virker harmløse nok, men historisk har vi opplevd dette tidligere. For 78 år siden gikk mange jøder, tatere, homofile, funksjonshemmede, og andre som ikke passet inn i et samfunn basert på spesifikke retningslinjer, en usikker fremtid i møte. De ble også kartlagt og fotografert.

Om det nå er snakk om handlende mødre eller betongklosser, har HRS rett i én ting. Betongklossene er plassert utenfor Oslo City for å

hindre terror. Men at det dreier seg om et tiltak mot et radikalisert islamsk terrorangrep, har vi per dags dato ingen referansepunkter til. Det eneste terroranslaget vi har hatt på norsk jord siden andre verdenskrig, er utført av Anders Behring Breivik. En mann med et verdensbilde som urovekkende nok, virker til å sammenfalle med HRS og mange av deres kjernelesere.

Så hvordan har HRS fått en slik oppslutning? En av grunnene handler om tilgang til informasjon. Nettsteder som Document.no og rights.no, føyer seg etter en internasjonal trend. De siste årene har det dukket opp et internettfenomen som kalles «alt-right». Fenomenet, som har blitt lenket til nettsteder som Breitbart, 4Chan og 8Chan, kjennetegnes ofte av islamofobi og nasjonalisme, i tillegg til dette sympati for nynazisme, homofobi og hvit favorisering.

Samfunnsviterne inviterte 10. november til Premiss 2017, en konferanse nettopp om ytringer på nett. Forskningsgruppa Politikk, demokrati og sivilsamfunn kom frem til at ekstreme nettsteder

gjærne vektlegger og søker fakta som underbygger det ståstedet man allerede har fra før. De kaller det et ekkokammer. Innenfor disse kamrene er det lett og oppildnes til å tro, at det i gatene på Grønland og Tøyen, står afrikanske menn i kø for å voldta norske kvinner.

Ekkokammereffekten kan vi også se i et bredere norsk mediebilde. I rikspresen er det stadig ytringer som ikke er faktabasert. I juni 2018 kan vi lese Sylvi Listhaugs begrunnelse for at beboerne på St. Halvardhjemmet, et gamlehjem drevet av Kirkens Bymisjon, ble flyttet til Ullerntunet. Det ble påstått at beboerne ble tvangsflyttet for å «huse tilreisende romfolk som kommer til Norge for å tigge og drive kriminalitet.» FrPs Carl I. Hagen og Aina Stenersen hev seg raskt på, men da saken ble faktasjekket, og det ikke overaskende viste seg å være helt feil, ble ekkokammeret taust.

Tøyen er et mikrokosmos. På torget finnes asiatisk wok og sushi, thailandske lunsjretter, en tyrkisk slakter, i tillegg til bibliotek, bokhandel, bakeri. Det er næring og ernæring i et symbiotisk forhold til



Illustrasjonsbilde fra Tokyo.

Foto: Hideya Hamano

hverandre. Nillu, han som tigger utenfor Tøyen T-banestasjon, har en interessant livshistorie. For å høre den må man sette av litt tid, kanskje ta en prat over en kaffekopp.

Så hvordan har fotokampanjen virket? Intensjonen bak var å dokumentere spliden i det norske samfunn, der norske kjerneverdier befinner seg i en kulturkrig. Hvordan HRS og FrP velger å tolke både

bilder og statistikk, er ikke godt å si, men det er vanskelig å måle effekten her på Tøyen. På T-banen i Oslo kan man daglig se innvandrere holde dørene til etniske nordmenn og omvendt, slik at de skal rekke å stige ombord. Muligens til stor irritasjon for førerne, men overført i et større perspektiv, også ganske gledelig. Dette vitner nemlig om det motsatte av profetiene til FrP og HRS.

Personopplysninger

Tenk deg at du går ut døren og setter deg på trikken eller sykler til jobb en morgen. Du har mobiltelefonen i lommen. Den er på, men du bruker den ikke. På reisen vil telefonen gi fra seg data til alle de forskjellige basestasjonene du passerer på veien. Kommunikasjonen mellom telefonen din og basestasjonene vil angi hvor du er til enhver tid, uten at telefonen er i bruk av deg på noen måte.

Geirr Cranner

▪ HVO-konsern



Flesteparten av Norges befolkning over 12 år er på Facebook. Kun et fåtall av oss er bevisste på hvilke elektroniske spor vi etterlater oss i hverdagen, og hva dette kan brukes til. For selskaper som Facebook betyr det inntekter i form av skreddersydde annonser. For inntil kort tid siden, solgte de dine og mine elektroniske spor til selskaper som Cambridge Analytica, og det uten å informere oss brukere om dette.

Fra 25. mai 2018 innføres et nytt EU-direktiv som skal beskytte oss brukere langt på vei en dagens regelverk som kalles GDPR. General Data Protection Regulation er ment å forhindre slike skandaler som nevnt over og i media den siste tiden. For deg og meg som privatperson betyr dette at alle tilbydere må forholde seg til GDPR innenfor EU og EØS. I klartekst betyr det at:

- Du skal få vite hva som lagres.
- Det skal være tydelig på hva du sier ja til.
- Det som lagres skal også kunne slettes.

For selskaper som bryter loven vil det kunne bety skyhøye bøter. Hvis Facebook blir dømt for brudd på personvern innenfor EU og EØS vil de få en bot på 12,5 milliarder kroner, ca. 4% av omsetningen. For arbeidsgivere betyr det en omstilling av bruk av informasjon som kan identifisere personer. Et eksempel på dette kan være registreringer i trafikkloggen hvor man skriver ned registreringsnummeret til en bil som er knyttet opp til en person.

Alle datasystemene som Sporveien bruker, som HASTUS, IFS8 etc, må gjennomgås. Det må kartlegges hva slags informasjon som lagres, hvilke prosesser systemene bruker og hva de brukes til. Det må undersøkes hvem som har tilgang, og hvilke andre systemer og programmer som snakker sammen. Hvilken informasjon blir sendt med E-post? Er det personopplysninger? Hvem er mottaker? Man må også se på hvor lang levetid opplysningene har, og det må lages rutiner for sletting eller hvorfor man ikke kan slette.

GDPR omhandler ikke bare programmer, men også alle personopplysninger lagret på Sporveiens server og i papirform. Sporveien er derfor forpliktet til å inngå databehandleravtaler med leverandører hvor



Illustrasjonsbilde

Foto: Descrier, descrier.co.uk

Sporveiens data kan lagres hos dem. Det skal heller ikke lagres data utenfor EU og EØS, eller hvor det er mulig at personer utenfor EU og EØS kan få tilgang.

Datatilsynet har definert hva som regnes personopplysninger:

«Personopplysning er en opplysning eller vurdering som kan knyttes til deg som enkeltperson, slik som for eksempel navn, adresse, telefonnummer, e-postadresse, IP-adresse, bilnummer, bilder, fingeravtrykk, irismønstre, hodeform (for ansiktsgjenkjenning) og fødselsnummer (både fødselsdato og personnummer). Opplysninger om atferdsmønstre er også regnet som

personopplysninger. Sensitive personopplysninger er opplysninger om rasemessig eller etnisk bakgrunn, eller politisk, filosofisk eller religiøs oppfatning, at en person har vært mistenkt, siktet, tiltalt eller dømt for en straffbar handling, helseforhold, seksuelle forhold eller medlemskap i fagforeninger.»

Dette er nesten science fiction, og kan gi næring til mange konspirasjonsteorier. Her gjelder det å ikke miste fatningen, men søke informasjon fra gode kilder og kontrollsjekke informasjonen. Datatilsynet er en god informasjonkilde som gir mange råd på hvordan man kan sikre seg.

SOS-barnebyer

Navet i alt arbeid



Siden 1949 har SOS-barnebyer arbeidet for at barn skal få en trygg og god oppvekst, utdanning og gode fremtidsutsikter.

Anja Renberg

▪ SOS-kontakt



oppgaver. Hun har siden 2010 hatt ansvaret for samarbeidet med forskjellige organisasjoner, deriblant Fagforbundet.

Jeg er så heldig at jeg nylig er blitt valgt til å være kontaktperson for SOS-barnebyer i OSA, og i den anledningen har jeg tatt en prat med Turid Weisser, vår kontakt i SOS-barnebyer. Turid har jobbet i organisasjonen i 12 år, i flere ulike deler, og har dermed hatt varierte

SOS-barnebyer ble startet i 1949. I dag er det 572 barnebyer rundt i verden, og over 89 000 barn og unge bor i SOS-familier eller er med i ungdomsprogram. SOS-barnebyer Norge har ansvaret for SOS-barnebyers arbeid i 15 land, og i tillegg har de mange faddere fra Norge som støtter SOS-barnebyer i andre land utenom disse 15. India er det landet med flest barnebyer, ca. 40, men Turid kan ikke svare på spørsmålet om hvilke land som kunne trenge mer støtte. Det forstår jeg veldig godt, for det er jo barn og unge over hele verden som trenger hjelp og støtte.

SOS-barnebyers formål er at ingen barn skal vokse opp alene, og dette formålet er noe som engasjerer Turid sterkt: «Barn og unge trenger en hverdag med stabil omsorg for å kunne ha det bra og utvikle seg normalt, og samfunnet trenger at disse barn og unge får muligheten til å utvikle seg til ressurssterke voksne.» Hun har selv erfart gang på gang at den innsatsen som gjøres for barn, familier og lokalsamfunn nytter, og at det faktisk gir barn og unge en ny mulighet til en trygg oppvekst, blant annet i vår egen SOS-barneby i Huambo i Angola. Det gjør det lett å være motivert og engasjert i jobben, sier hun med et smil, og jeg synes også det er svært givende å treffe alle våre støttespillere og bidragsyttere. Deres engasjement smitter også på oss andre som jobber her. Også har jeg jo verdens beste kollegaer i organisasjonen! La oss fortsette med noen spørsmål.

Jeg må jo spørre Turid hvor ofte hun besøker vår barneby i Huambo.

- Jeg har vært så heldig å få besøke Fagforbundets SOS-barneby i Angola nesten hvert år siden åpningen i 2010.



Middagen er klar.

Foto: Stein Guldbrandsen

Får du også besøkt andre barnebyer, spør jeg, bare litt misunnelig på alle reisene.

- Dessverre får jeg ikke besøkt alle barnebyene, nei. Aller helst skulle man jo reist rundt og sett arbeidet som gjøres for barn, unge og familier, og møtt våre fantastiske dyktige kollegaer i alle våre land over hele verden. Men samtidig opplever jeg reisene til Fagforbundets SOS-barneby sammen med Fagforbundets medlemmer og ledere som så betydningsfulle at det ikke er et stort savn.

Det er sikkert noen av dere der ute som lur på hvordan en SOS-barneby fungerer, så jeg ber henne fortelle litt om strukturen til en barneby.

- SOS-barnebyen er navet i alt arbeid som gjøres. SOS-familiene består av SOS-mor/SOS-far eller SOS-foreldre som er fosterforeldre, etter grundig opplæring. De bor i et familiehus sammen med et visst antall barn, som vokser opp som SOS-søsken. Det er et viktig prinsipp at biologiske søsken skal få vokse opp sammen, så lenge det er til det beste for barna. Til hver familie er det knyttet en assistent som hjelper til i det daglige og avlaster foreldrene når de har fri eller ferie. De fleste SOS-familier bor samlet, men mange steder flytter SOS-familier nå ut til «vanlige» boliger i nærmiljøet, mens familiehusene leies ut til andre familier. Alle barnebyene har fagpersoner som støtter SOS-foreldre i arbeidet, og foreldrene får også jevnlig kursing og opplæring slik at de kan stå i denne oppgaven så lenge som mulig. Det er de enkelt land som selv engasjerer SOS-foreldre og alle de ansatte er fra landet de jobber i.



Dominga og Turid i Huambo.
Foto: Ingunn Eriksen

Hva er kriteriene for at et barn får komme inn i en SOS-familie?

- Det er sosialmyndighetene i samarbeid med SOS-barnebyer som avgjør hvem som skal få flytte til en SOS-familie. Mange steder samarbeider SOS-barnebyer med lokale organisasjoner og sosiale myndigheter i identifisering og utvelgelsen av barn og familier som blir med i SOS-familieprogrammet. Dette gjør at SOS-barnebyer har høy tillit i lokalsamfunnet og blir sett på som en nasjonal organisasjon.

Etter selv å ha sett arbeidet som noen enkeltpersoner gjør for å hjelpe andre er jeg nysgjerrig på hva Turid føler og tenker om disse barnebyforeldrene som gir så mye, og jeg er ikke overrasket over svaret jeg får.

- For det første er SOS-mødrene (og fedrene) noen av mine største helter, jeg er utrolig imponert og ydmyk overfor den store oppgaven de har tatt på seg, og hvordan de står i den til tider svært tøffe oppgaven å skulle ha omsorgen for barn som har opplevd store

Hvor går pengene?

Når det gjelder Fagforbundets SOS-barneby er det 10 prosent av de innsamlede midlene som går til administrasjonskostnader og 90 prosent som går direkte til formålet. Å drive programmer mest mulig effektivt, sørge for at pengene kommer frem og brukes slik de skal, samt ha gode kontrollrutiner, krever en viss grad av administrasjon. Samtidig er det svært viktig for oss å holde de rene administrasjonskostnadene så lave som mulig, og SOS-barnebyer er blant organisasjonene med de høyeste innsamlingsprosentene.

traumer.

Men hva med de barna i nærområdet som bor utenfor barnebyen? Jeg vet jo at barnebyen i Huambo også sender barn i landsbyen på skole, er dette noe dere gjør overalt?

- Når det gjelder forskjellen mellom barna som bor i barnebyen og de som bor utenfor så er det et uttalt mål at byggestil, forbruk og livsstil i selve barnebyen ikke skal skille seg altfor mye fra nærmiljøet rundt. Både for å unngå stigmatisering og for å gjøre overgangen til voksenlivet enklere for barna. Og så er det jo sånn at de aller fleste barn helst vil vokse opp hos sin egen familie, så lenge den er i stand til å sørge for god omsorg og at barna får dekket sine grunnleggende behov. De barna som flytter til en SOS-familie er jo de som er aller verst stilt, og som ikke har noen som kan ta seg av dem. Mange har

opplevd å miste foreldre og besteforeldre, og har opplevd store tap eller omsorgssvikt. Men det er klart det er mange barn i familier som lever på randen av hva som er mulig, og det er for disse familiene vi jobber for å styrke gjennom våre SOS-familieprogrammer. Der f r de voksne støtte i foreldrerollen, rådgivning, yrkesopplæring, hjelp til utbedring av hus, oppstart av spare- og l negrupper og støtte til å komme i gang med inntektsbringende aktiviteter. Alt mens vi også sørger for at barna f r skolegang og nok mat. Arbeidet som gjøres i familieprogrammene i lokalsamfunnet er utrolig viktig fordi det når ut til mange flere barn, og det gjør at barn kan få vokse opp og utvikle seg i sin egen familie.

Nå har jo barnebyen i Huambo

kun vært i drift siden 2010, men har du noen eksempler fra andre barne-byer på hva en god oppvekst og tilgang på god utdannelse har

hjulpet disse barna?

- Da kan jeg fortelle om Judith som kom til SOS-barnebyen i Waterfalls, en forstad til Harare i Zimbabwe, som ettåring. Hun var en flittig elev og gjorde det bra på skolen, mye fordi hun følte seg trygg i barnebyen med fostermoren og sine SOS-søsken. Hun har alltid ønsket å lære nye ting og siden hun hadde så gode skoleresultater fikk hun stipend til å studere på et college i Ghana. Hun er nå blitt 22 år og jobber for tiden med studiene sine i engelsk litteratur og internasjonale relasjoner på universitetet i Cape Town. Hun er snart i mål med bachelorgraden sin. I tillegg til studiene holder hun på med sv mning og studerer fremmedspråk på si. Hun snakker blant annet fransk og koreansk, og dette har hun lært på egenhånd. Etter ferdig utdanning vil hun gjerne ha en jobb som betyr noe, kanskje en jobb i FN eller for en humanitær organisasjon som hjelper barn. Hun har jo selv måtte få hjelp som barn, og vet hvordan det føles, og oppveksten Judith hadde i SOS-familien sin har vært viktig for den hun er i dag. Hun ser at SOS-barnebyer betyr håp og muligheter for de som bor der, og hun skulle ønske det var flere organisasjoner som SOS-barnebyer.



Ingunn Eriksen fra Fagforbundet, Turid Weisser fra SOS-barnebyer og mor Cristina som er SOS-mor i Rogalandshuset.

Foto: Stein Guldbrandsen

Hva kan vi i OSA gjøre for å

få hjulpet barnebyen i Huambo?

- Det aller viktigste medlemmene i OSA kan gjøre er å skaffe faste bidragsyttere til Fagforbundets barneby - det er de faste bidragsyterne som er selve grunnmuren i finansieringen av barnebyen. Til nå så har Fagforbundet finansiert hele driften av barnebyen i Huambo, det er

fantastisk flott! Det er det som gjør at vi kan kalle den Fagforbundets SOS-barneby. Noe annet er at OSA sine medlemmer kan være veldig stolte over dette viktige engasjementet, og spre det gjerne. Kanskje er det andre som ønsker å engasjere seg slik Fagforbundet og OSA har gjort, og gjør.

Da syns jeg det er en passende

avslutning og klare ord fra Turid om hva vi som OSA-medlemmer kan gjøre for å hjelpe. Jeg takker for en hyggelig samtale og ser fram til videre samarbeid, og håper jeg vi sammen klarer å få flere bidragsyttere til den flotte barnebyen Fagforbundet har i Huambo, Angola

Vervekonkurranse

Vi startet på sommerfesten, men her kommer det skriftlig - vi setter i gang en vervekonkurranse for alle som allerede er bidragsyttere til barnebyen vår, hvor de tre personene som klarer å verve flest vil vinne ymse premier. Jeg håper dere vil være med på dette og ser fram til å måtte krysse av mange navn og telle lengre enn mine ti fingre! Bruk blanketten under og hent så mange du trenger på foreningskontorene.

Avtale Giro

1602 44 17313
Mottakers kontonummer for faste bidragsyttere

Fylles ut av SOS-barnebyer.

Ja, jeg vil støtte Fagforbundets barneby med kroner:

100,- pr. mnd. via avtalegiro

200,- pr. mnd. via avtalegiro

250,- pr. mnd. via avtalegiro

Konto som skal belastes:

Fødselsnummer. Må fylles ut for å få skattefradrag.

Beløpsgrense for trekkmåned.

Hvis maks beløp ikke fylles inn, vil beløpsgrensen bli satt av banken. SOS-barnebyer vil uansett ikke trekke deg for mer enn varslert månedlig beløp.

BRUK BLOKKBOKSTÅVER. Kuponen fylles ut og leveres til fagforeningsleder som videresender til SOS-barnebyer.

Fornavn: Etternavn:

Adresse: Fagforening avd.: [] i fylke:

Postnummer: Poststed:

Telefon: E-post:
E-post må oppgis hvis du ønsker nyhetsbrev fra Fagforbundets barneby.



Sted/Dato: Underskrift:

SOS-barnebyer, Postboks 733 Sentrum, 0105 Oslo

For denne avtalen gjelder de alminnelige vilkår for AvtaleGiro.

Telefon:

Verver:



OSA-Sporet

Søker: Illustratør - fotograf

OSA-Sporet er stadig i endring. Bladet blir til i et lite men aktivt redaksjonelt miljø som består av villige og interesserte OSA-medlemmer. Hver utgave er et resultat av mange timers dugnad.

Vi har lav terskel og høy dør og forut for hver utgave inviteres medarbeiderne til redaksjonsmøter der utført arbeid evalueres, og planene framover diskuteres.

Vi leter stadig etter nye redaksjonelle medarbeidere som ønsker å bidra fast eller en gang iblant for å gjøre OSA-Sporet bedre. Erfaring fra lignende arbeid verdsettes, men er ikke et krav. Lyst og evne er minst like viktig som erfaring.

Akkurat nå er vi spesielt interessert i deg som har en liten kunstner i magen eller visjoner om å bruke kreative evner til fellesskapets beste. Om du fotograferer eller tegner karikaturer har du nå muligheter til å sette et tydelig spor etter deg i bladets kommende utgaver.

Vi stiller ikke så mange krav, annet et medlemskap i OSA, samt at du har evne og vilje til å vise din kreative teft, og at du har lyst til å sette ditt bumerke på bladet. Du bør regne med noen redaksjonsmøter, men det er ikke et krav å delta, snarere en stående invitasjon.

Du får din lønn i form av en stilig byline og samvær med det mest kreative utvalget i OSA!

Har du flere spørsmål? Kontakt enhver i redaksjonen. Vil du melde deg til tjeneste for OSA-Sporet? Kontakt OSA-Sporets redaktør Ola Floberg, på e-post: ola.floberg@sporveien.com



OSA-Sporet er medlemsblad for Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA). Vårt mål er en fast utgivelse på minst 24 sider hver tredje måned.

Hovedfokus for bladet er å nå ut til flest mulig av egne OSAs medlemmer og andre interesserte med saker som har fagligpolitisk fokus med utgangspunkt i kollektivtrafikken i Oslo. Bladet tar for seg aktuelle tema som angår arbeidsplass og konsern og vi ønsker å ha en samfunnsaktuell profil.

Bladet distribueres i nær tusen eksemplarer gjennom OSAs sju klubber. Det kan også lastes ned som PDF fra OSAs nettsted, osa-sporveien.no. Deler av bladets innhold publiseres også på nettstedet og OSAs Facebookside i etterkant av bladets utgivelse.

Bak OSA-Sporet står en redaksjon med medarbeidere fra flere deler av Sporveien, men felles for alle er interesse for det papirbaserte mediet, og den kreative prosessen en bladet utgivelse er.

Satiriske Linda

La dem spise kake



De som kjenner meg har muligens fått med seg at jeg har et litt over middels anstrengt forhold til #ruter. Man kan kanskje faktisk gå så langt å definere det som en Nemesis innen kollektivtrafikken vår.

Men for all del. Jeg kjenner flere som faktisk jobber i #ruter, og etter en liten runde med selvransakelse og diskusjoner har jeg måttet innrømme at det er bra folk som mottar lønn fra fienden også.

Men hva er det egentlig med #ruter lurer du kanskje på? Selv om mitt umiddelbare svar er «hva er det ikke med #ruter».

Men for Guds skyld. Selv om jeg er en stor tilhenger av rettfærdige lønns- og arbeidsvilkår, så burde jeg jo være såpass solidarisk av meg at jeg unner alle #ruters konsulenter og rådgivere sine fete lønninger. Jeg forstår godt det at man må lønnes godt når man skal sitte og finne på nye spennende metoder å bruke skattebetalernes penger på. Hvem av oss ønsker ikke å heller bruke førerløse busser med plass til 6 personer og en makshastighet på 15 kilometer i timen?



Foto: Terje Bratbakk

Fremtiden er tydeligvis førerløs og alt annet enn samfunnsøkonomisk forsvarlig.

Jeg har også hatt æren av å ikke bare snakke med selveste #rutersjefen, men vi har til og med sittet ved samme bord og spist lunsj. Egentlig er det en merkelig greie det der når en møter den personen som står for alt som er bønn i bøtta med Oslos kollektivtrafikk, og innser at han er like vanlig som meg og deg. Til min store forundring stakk det ikke frem små horn ut under luggen på'n, og det var reker som ble spist, ikke småbarn eller kattunger.

For det er jo noe kjærlig over det faktum at #rutersjefen og hans undersåtter har et bløtkakebudsjett på rundt 3 millioner kroner i året. Hvem setter ikke pris på å få et bløtkakestykke i stedet for en real tissepause ved endeholdeplass? Dessverre har jeg måtte slutte å spise #ruterkake etter at jeg innså at jeg muligens har en mage som har et snev av laktoseintoleranse. Og det kombinert med trikkekjøring og dårlig reguleringstid har vist seg å være en passe dårlig kombi.

Så de bruker penger, masse penger. Men hva så? Er ikke penger til for å brukes? Og selvfølgelig kunne jeg ikke vært mer enig! Ikke vet jeg hva jeg skulle gjort med en milliard kroner på bok. Som Bernt og #ruter kan det hende at jeg også hadde tatt meg råd til en bløtkake eller to.

For i et velstandssamfunn som vårt er det viktig at vi har folk som tjener bedre enn oss på «gølværet». Hvordan skulle verden sett ut om vi alle hadde gode pensjonsordninger, lønnsfordeler og fritt spillerom til å bruke skattebetalernes penger på bløtkaker og sommerjobber for sjonglører, reikihealing og pantomimekunstnere. Det er jo viktig at noen kan sette ut kollektivtrafikken på anbud, det er jo ikke som om den gjør det av seg selv!

Et rettfærdig og klasseløst samfunn er egentlig bare feigt. Hva skulle jeg ellers irritert meg over uten selskaper som #ruter, redaktører i Nettavisen og FrP-politikk? Vi er som Bernt Reitan Jenssen til stadighet messer om, en del av den samme kollektivfamilien. Der #ruter er den onde stefaren som har tatt over familiens økonomi og tvinger lillebror til å spare ukepengene sine mens han samtidig må totalrenovere hele byen.

Vi ønsker #ruter og alle høytlønnede konsulenter en strålende sommer. Og skulle jeg mot all formodning havne ved samme lunsjbord som #rutersjefen igjen, kommer jeg nok til å dobbeltsjekke nok en gang at det ikke er frityrstekte kattunger som er på menyen.

Høyresida får framtia

Sveinar Bones

▪ Pensjonist



Nå er det jo slik at pensjonistene fortsatt er medlemmer av fagforeninger og fagforbund, også i LO som den største sammenslutningen. Jeg har jo hevdet i lang tid, sammen med noen få andre stemmer, at det pågår en kraftig underregulering av pensjonene i landet. Og ennå verre blir det i framtida.

Mange har ment at de enkle regnestykkene som har blitt presentert i diskusjonene ikke kunne være reelle, nærmest påhitt fra vår side.

Men nå anskueliggjør selv Jan Davidsen i Pensjonistforbundet hvor store summer det dreier seg om i de siste fire årene.

Hvorfor er det stille fra foreninger, forbund og selveste LO om denne

utviklinga? Og våre pensjonist-tillitsvalgte. Hvor har de gjemt seg? Hvor mange yrkesaktive hadde funnet seg i en slik utvikling, uten å forsøke å ta igjen i både sentrale og/eller lokale tariffoppgjør!

Eller er de enige med Hanne Skartveit i VG, Unge Høyre og hele koblet av borgerlige ungdomsorganisasjoner som mener at dagens pensjonister bare har å holde kjeft. Fordi dersom pensjonene skal holde tritt med prisstigninga, stjeler vi fra kommende generasjoner. At pensjonistene og uføre ruinerer nasjonen nå og i framtida. Det er jo noe forbannet tøv. Hele systemet vårt har i ti-år basert seg på «pay-as-you-go»-systemet.

Det er nok ikke pensjonistene som kludrer til økonomien her i landet. Det greier EU-tilhengerne elegant selv, ved å undergrave nasjonal

selvråderett, true energiforsyninga og industrien i landet, og gjemmer milliarder i skatteparadis for å unngå skatt til fellesskapet.

Og fiffens avkom har neppe hørt om, eller opplevd de nærmest lovmessige krisene som kapitalismen gjennomløper, og milliarder blåses bort som dugg for sola. Det er og forblir en større trussel mot landets økonomi og oljefond enn landets pensjonister og uføre.

Men hvorfor henger foreningene, forbundene og selveste LO seg på denne falske forestillingen og politikken uten et knyst når høyrekreftene turer fram. Det må det bli slutt på, og det snarest!

Vis respekt for de som har bragt dere til maktens tinder, men bruk den før dere selv blir flådd av høyrekreftene krigsdans!

3 på brakka

Redaksjonen har stilt 3 spørsmål til noen personer i Sporveien. Her har du deres svar på følgende spørsmål:

- 1. Krav om effektivitet øker. Er det tøffere å kjøre nå?**
- 2. I såfall, hva er galt?**
- 3. Hva mener du kan gjøres? Involvering, avlastning, lengre pauser, bedre kjøre-/reguleringstider?**

754 - Geir Meyer Sporvognsfører

1. Ja! Veldig mye tøffere.

2. Det er ganske slitsomt å kjøre trikker hvor det blir opp mot 40 varmegrader inni. BEST2020?

3. Ja takk, gjerne alt.

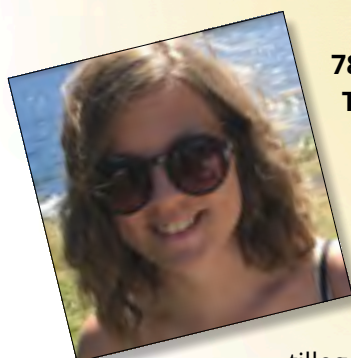


7821 - Julian Vilendius Cherkawi T-banefører

1. Veldig mye tøffere. Det har vært lange økter med korte pauser.

2. Hastighetsreduksjonene har ødelagt veldig mye. Det blir tett med tog og det hjelper lite med det åttende toget som forsinkes mer.

3. Flere hoppemenn, evt. Legge opp til at det er akseptable pauser på endestasjonene.



7832 - Silje M. Tunheim T-banefører

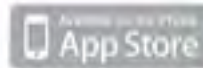
1. Ja, det har blitt tøffere. Vi opplever at kjøreøktene blir lengre og pausene kortere.

2. Med maksimalt antall tog gjennom fellestrekket, hastighetsnedsettelse og mange reisende blir det store forsinkelser. I tillegg er reguleringstiden på endestasjon kortet ned. Det fører til at vi alltid blir forsinket og har få muligheter til å hente oss inn.

3. Førere må involveres i effektiviseringsprosessen. Reguleringstiden på endestasjon og personlige pauser må ikke kuttes ned. Hoppemann er en god løsning under avvik og på lange strekninger.



LO-favør
TRYGGHET I PRIVATLIVET



Har du appene til LO-Favør? Last ned gratis i App Store eller Google Play.

Østkanten Bluesklubb



Vi er kollektivt medlem av Østkanten Bluesklubb. Møt opp på konserter og arrangementer til medlemspris. Konserter (stort sett) på Herr Nilsen.

www.ostkantenbluesklubb.no