

OSA-SPORET

MEDLEMSBLAD FOR OSLO SPORVEIERS ARBEIDERFORENING

God påske!



- *Status M4000*
- *Bussførernes lønnsoppgjør*
- *«Enmannsbetjeningen må vi være to om»*





INNHOOLD

OSA-SPORET

Informasjonsorgan for
Oslos Sporveiers Arbeiderforening

<https://osa-sporveien.no/osa>

ANSVARLIG UTGIVER

Ola Floberg

Leder OSA

REDAKTØR

Sores Yuzer

sores.yuzer@sporveien.com

Tlf: 934 98 917

LAYOUT

Ciel Angel Waagenes Udbjerg

REDAKSJONENS ADRESSE

Oslo Sporveiers Arbeiderforening,

Økernveien 9, 0653 OSLO

thomaswestrheim.stave@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:

thomaswestrheim.stave@sporveien.com

Redaksjonen avsluttet 17.03.2026

TRYKKERI

andvordgrafisk.no

FORSIDE

SL18 483 i linje 12 mot Frogner ruller
gjennom Storgata i intens vårsol,
5. mars 2026.

«Solo Shop» pusher ikke gul brus, men
«eksotisk» kosmetikk.

Foto: Ciel Udbjerg

3 REDAKTØRENS HJØRNE

Av Thomas Westrheim Stave

4 OVERSIKT OVER KLUBBER OG KLUBBLEDERE I OSA

5 OSA-LEDER'N

Av Ola Floberg

7 MINNEORD OVER EINAR JUEL NIELSEN, 17.01.48–29.12.25

Av Marit Sauge

8 NORGE: FRA LIKETSPROSJEKT TIL KLASSESAMFUNN?

Av Alf Schanche

11 M4000 OG HVOR PROSJEKTET ER I DAG

Av Einar Fygle

13 KAN STREIKE EVIG FOR EN TARIFFAVTALE HOS TESLA

Av Frode Eriksen

15 BUSSFØRERNES LØNNSOPPGJØR

Av Frode Eriksen

17 IRAN, MINORITETENE & KAMPEN FOR «JIN, JIYAN, AZADI»

Av Rozerin Algunerhan

21 VERVEKUPONG FOR SOS BARNEBYER

Av Frode Eriksen

22 FOLK I HUSAN

Av Frode Eriksen

24 «ENMANNSBETJENING MÅ VI VÆRE TO OM»

Intervju med Sporveisdirektør Ove Skaug i Arbeiderbladet 28.03.68

26 EGNE SYKKELFELT I BISKOP GUNNERUS' GATE? NEI TAKK!

Av Ciel Udbjerg

29 OSA-SPORET SØKER STADIG NYE MEDARBEIDERE!

Av Frode Eriksen

30 BUSSFØRERENS BETROELSE

Av Frode Eriksen

**THOMAS
W. STAVE**
Nestleder OSA



REDAKTØRENS HJØRNE

Nytt år, ny redaktør!!

Så var det plutselig min tur til å være nedleder, og min tur til å prøve meg som redaktør.

For de som ikke kjenner meg, så heter jeg Thomas Westrheim Stave, er trikkefører og har jobbet i Sporveien siden 2011, en jobb jeg hadde tenkt å ha i et par år, men som viste seg å skulle bli en langt større del av livet mitt enn jeg kunne forvente meg da jeg var aspirant.

Med et lite unntak var det organiserte arbeidslivet nytt for meg. Jeg har alltid tenkt at dette er viktig, men jeg forsto aldri hvordan ting hang sammen, i hvert fall ikke innenfor de områdene jeg arbeidet for sporveien.

Innmeldingen tok jeg direkte på aspirantkurset ved første anledning, og ikke mange månedene etterpå dunket det inn en innkalling til årsmøte i det som da var Helgedagsbetjeningens forening. Det var jo klart at jeg måtte dit, for det har jeg lært hjemmefra at er viktig!

Vel installert i en stablestol i det midlertidige hovedkvarteret på Tøyen (Økernveien 9 var under oppussing og sporveien var i leilendighet på andre siden av gaten) viste det seg at det var skjevhet i antall tillitsvalgte mellom trikk og T-bane, og at jeg gjerne måtte bli med i styret. Det ble starten for meg, to år som styremedlem i HBF, før vi i 2014 valgte sammen med Personalforeningen å gå inn i OSA. Det ble jeg

etter hvert nestleder i den nye helgedagsbetjeningens klubb i to år, før jeg måtte ta noen revurderinger og endte opp som fulltidsansatt trikkefører.

Sporvognklubben tok meg godt imot, og jeg ble innstilt som styremedlem i det klubbstyret direkte. Det varte bare et års tid før jeg ble innstilt, og valgt, som plasstillitsvalgt på Grefsen, og det var nå tingene virkelig begynte å ta form for min del.

Jeg fikk fire gode år som plasstillitsvalgt før jeg endte opp som leder på årsmøtet i 2022. Det var en litt merkelig følelse, for jeg har alltid sett på meg selv om en som er en god sparringspartner, og en god støtte, men jeg har aldri sett på meg selv om noe særlig av en god leder. Nå var vi en gang der at folk ville ha meg som leder, så da måtte vi jo trå til. Når arbeiderbevegelsen kaller, skal man tross alt svare.

Leder for klubben var jeg i tre år, før jeg fikk høre at nestlederen i OSA, Sores Yuzer skulle gi seg,

og at det nå var mitt navn som var på blokken. Nok en forferdelig skummel beskjed å få, men denne gangen følte det hele mye mer naturlig. Jeg visste at det er dette jeg lever for, foreningen og medlemmene, og det er en stor ære å få lov til å inneha dette vervet. Det er trist å forlate Grefsen og trikken, men jeg skal ikke glemme hvor jeg kommer fra. I påsken skal jeg på toårig repetisjonskurs, så planen er å holde ved like kunnskapen om «fremføring av sporvogn».

I min tid som tillitsvalgt har jeg sett engasjementet gå opp og ned, men jeg håper og tror at vi kan styrke oss i samholdet i årene som kommet. Arbeidslivet hardner til. Pensjonsalder økes, effektivisering er en daglig diskusjon og veldig mye av felleskapstankegangen er under angrep fra flere kanter. Den eneste løsningen på dette er at vi, som er de som gjør jobben, står sammen i kampen.

Jeg vil rette en stor takk til alle dere som har støttet meg underveis, både med ros og kritikk. Jeg har vokst av alt og lært av alt. Jeg vil også nevne at hvis du noen gang blir spurt om å være tillitsvalgt, så er det bare å si ja med en gang. Det kan forandre livet ditt fullstendig.

*Thomas Westrheim Stave
Lønnsnummer 946
Nestleder i OSA
Redaktør i OSA Sporet*



Oslo Sporveiers Arbeiderforening

Avdeling 029 av Fagforbundet, <https://osa-sporveien.no/osa>

Leder: Ola Floberg, tlf. 414 69 255	ola.floberg@sporveien.com
Nestleder: Thomas Westrheim Stave, tlf. 994 06 016	thomaswestrheim.stave@sporveien.com
Politisk sekretær: Solemann Razzaq, tlf. 936 09 988	solemann.razzaq@sporveien.com
Kasserer: Rozerin Algunerhan, tlf. 450 48 808	rozerin.algunerhan@sporveien.com
Org.-sekretær: Øystein Wiik, tlf. 917 46 054	oystein.wiik@sporveien.com
Arbeidsutvalget: Raymond Lorentzen	raymond.lorentzen@sporveien.com

Klubbene, utvalg og vernetjenesten:

Sporvogsklubben

Leder: Iver Gaard, tlf. 950 22 179 iver.gaard@sporveien.com

Verkstedklubben

Leder: Andreas Fossum Haug, tlf. 924 95 355 andreas.fossum.haug@sporveien.com

T-baneklubben

Leder: Sara Helen Skogøy, tlf. 464 66 840 saraskogoy@gmail.com

Bussklubben

Leder: Marit Sauge, tlf. 458 10 034 marit.sauge@unibuss.no

Personal- og ledelsesklubben

Leder: Erling Dokken, tlf. 950 84 063 erling.dokken@sporveien.com

Infrastrukturklubben

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

OSA Ung

Leder: Maja Hayes Antonsen tlf. 484 74 340 maja.hayes.antonsen@sporveien.com

Studie- og agitasjonsutvalget

Leder: Christoffer Bergesen, tlf. 413 42 227 christoffer.bergesen@sporveien.com

Valg- og Kontrollkomiteen

Leder: Iver Gaard iver.gaard@sporveien.com

Helgedagsbetjeningen i OSA

Leder: Babar Razac, tlf. 458 09 989 babar.razzac@sporveien.com

Pensjonistutvalget

Leder: Ove Gustav Tønnessen, tlf. 901 29 232 ovtoenne@vikenfiber.no

Vernetjenesten

HVO Sporveien: Geirr Cranner, tlf. 977 28 126 geirr.cranner@sporveien.com

Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) er Sporveiens største fagforening. OSA organiserer alle grupper ansatte i konsernet og har 2400 medlemmer, hvorav 1600 er yrkesaktive. OSA er et resultat av en fusjon 1. oktober 1997 mellom *Oslo Sporveiarbeideres Forening (OSAF)* som ble etablert 16. juni 1900, og *Oslo Sporveisbetjenings Forening (OSBF)* som kan spore sine røtter tilbake til 1894, da forgjengeren *Kristiania Elektriske Sporveis Forening* ble stiftet. Foreninga var opprinnelig tilknyttet Norsk Kommuneforbund, men er siden 2003 en del av Fagforbundet. I 2013 slo Oslo Sporveiers Tekniske

Arbeidslederforening seg sammen med OSA og året etter fulgte Helgedagsbetjenings Forening og Sporveiens Personalforening etter. OSA er organisert i klubbene: *bane, sporvogn, buss, verksted, infrastruktur og personal/ledelse*. OSA gir ut medlemsbladet *OSA-Sporet*.

Innmeldingsskjema OSA:

<https://osa-sporveien.no/bli-medlem>

Facebook:

<https://www.facebook.com/osasporveien/>



OLA FLOBERG

Leder, OSA



OSA-LEDER'N

Vi syns det er kjempebra at byrådet og fylkesrådet i Akershus nå har vedtatt å kutte i prisen på månedskortet. Brorparten av kuttet i Oslo og Akershus kommer fordi de rødgrønne partiene blei enige om 620 millioner i statlige overføringer til dette formålet i statsbudsjettet for 2026 (i tillegg til en milliard for å unngå kutt i kollektivtrafikken).

Det er vel og bra med billigere periodekort, men det vil ikke føre til at flere hopper fra bilen til kollektivtransport. Byutredninga fra Vegvesenet viser at biltrafikken vil øke med 11% i 2036 og med 18% i 2050 — hvis vi ikke gjør noe. Det betyr mer kø, forsinkelser og at byene ikke er i nærheten av å nå nullvekstmålet.

Allerede ser vi kutt i kollektivtrafikken. Dette gjelder i Oslo, men særlig i Akershus. Det gjør at bilen «utkonkurrerer» kollektivtrafikken, med fare for mer kutt i kollektivtrafikken — og spiralen er i gang (!). Vi får flere som trenger parkeringsplass og mer forurensa luft i byen.

Her trengs mer radikal politikk: Fjerne flere parkeringsplasser og øke bompengene hjelper noe. Da vil framkommeligheten for trikk og buss og befolkning bli mye bedre, men det mest effektive vi kan gjøre er å øke tilgjengelighet og frekvens i kollektivtrafikken — allerhelst også utafor byen.

Tariffoppgjøret i år er et hovedoppgjør. Det vil si at hele Overenskomsten i prinsippet ligger til forhandling. I perioden fra mellomoppgjøret i fjor har det blitt jobba godt mellom partene (Sporveien-OSA) og lokalt i tillitsvalgtapparatet.

Frontfaget har starta (23. mars) når OSA-Sporet går i trykken, og det blir spennende å følge forhandlingene hvor et av hovedkrava er at bedriftene skal forskuttere sjukelønn. Frontfaget har forhandlingsfrist til 26. mars og eventuelt mekling 7. april, som igjen har frist til midnatt 11. april før en eventuell streik.

Foreløpig dato for innledende forhandlinger (A-del) i vårt område er 15. april og går alt etter planen starter vi å forhandle mot slutten av april eller starten av mai.

Forskuttering av sjukelønn er noe vi nesten tar som en selvfølge i Sporveien, men vi er helt enig i Fellesforbundets hovedkrav — økt kjøpekraft! Fagforbundet/OSA vil som alltid også ha med lavtlønte grupper. Derfor følger vi frontfagsmodellen. Derfor forhandler vi høyest mulig kronetillegg. Derfor er vi i mot individuell lønn. Dette er lønnspolitikken som vil gi mindre forskjeller blant ansatte og økt lønn til de som tjener minst.



**Kraftig lønns-
hopp for DNB-
sjefen**



06:51
**Går rundt hele natta
for ikke å fryse ihjel**



OSA feriehjem

Visste du at....

Som medlem i OSA er du medeier i 3 feriehjem!

Alle feriehjemmene er unike ferieidyller og ligger ved fjord/sjø og innen en times kjøretid fra Oslo.

Herøya

"Steinsfjordens perle" - beliggende i Steinsfjorden. Vårt største og eldste ferie-hjem.



Boenheter

8 dobbeltrom i Hovedhuset med tilgang til felles bad/wc, spisesal og kjøkken.
19 hytter m/tilgang servicebygg m/WC og dusjer.
9 hytter på langtidsleie.

Utleie av teltplasser og motorbåter etter avtale.

Arrangement

<https://osa-sporveien.no/feriehjem/heroya-arrangement>

Medlemspris

Som medlem får du halv pris på leie av 1 boenhet og halv pris på 1 lokale v/arrangement.

Sagakollen

"Hyttegrenda" - beliggende mellom Drøbak og Hvitsten. 91m egen strandlinje.



Boenheter

11 hytter.
Toalett- og dusjhus.
Motorbåt og kajakk.

Arrangement

<https://osa-sporveien.no/feriehjem/arrangement-2/sagakollen-arrangement>

Booking:

<https://osa-sporveien.no/feriehjem>

E-post:

feriehjem@sporveien.com

Kjeholmen

Idyllisk beliggenhet mellom Ostøya og Snarøya, med Jaktslottet fra ca. 1870 som midtpunkt.



Boenheter

2 hytter, 4 leiligheter, 4 rom og 2 sjøboder.
Bad i de fleste enhetene, felles fasiliteter i kjeller på Jaktslottet.

Arrangement

<https://osa-sporveien.no/feriehjem/kjeholmen-arrangement>

Ta vare på tradisjonen - nyt fritid og ferie på ett av dine feriehjem!

Kontakt bestyrere:

Se info på nettsiden.

MARIT SAUGE

Leder, OSA
Bussklubben



Minneord over Einar Juel Nielsen, 17. jan. 1948 – 29. des. 2025.

Husker du **Einar Nielsen**? Mest trolig ikke. Han var en mester i å gjøre seg usynlig. Kunne sitte på kantina med en avis, en kaffekopp og matpakke uten at noen la spesielt merke til at han var der. Noen pratmaker var han ikke. Men han var noe av det mest lojale man kunne tenke seg. Einar ble vervet i 2003 av daværende klubbleder Torstein Helland, etter litt innføring i hva som skjedde på 90-tallet. Jeg ble samtidig valgt inn som likestillingstillitsvalgt i klubbstyret. Vi har sittet i styret sammen i alle år siden. Måten Einar ble vervet på preget hans engasjement så lenge han var i arbeid. Dette var en turbulent tid, preget av mye usikkerhet. Også Einar var en tid ute av OSA på denne tiden og medlem av YTF.

Av Torstein fikk han vite at OSA aldri ville gi seg mot de kreftene som gikk inn for anbud på buss, da tilretteleggingen begynte på slutten av 1990-tallet. Prosessen førte til en splittelse i foreninga, noe som endte med at en gul forening ble opprettet, som etter hvert gikk inn i YTF. Tilrettelegging for anbud krevde at vi måtte gi fra oss noe i tariffen. På den tiden hadde private selskaper egne tariffavtaler, mens de offentlige eide, som Sporveiens, var bedre. I en anbudskonkurranse kunne de private selskapene ha en fordel ved å dumpe lønna vår. Det ble argumentert med at vi risikerte å miste jobben, hvis vi ikke var villig til å gi fra oss noe

for å bli med på anbud. Denne problemstillingen løste vi med retten til virksomhetsoverdragelse, som ble innført i 2011.

Fagforbundet valgte først å kjempe mot konkurranse på lønns- og arbeidsvilkår, og inviterte de andre forbundene til å bli med, for dette krevde samarbeid. Med Bussbransjeavtalen ble i alle forbundene part i tariffen. Gjennomslaget kom i 2006.

De første årene med anbud var tunge. Spesielt var dårlig reguleringstid de første årene en stor belastning. De nye rettighetene skulle innføres med nye anbud, for å spare penger og fordi anbud er slik. Endringer underveis er i strid med vilkårene i et anbud. Dette gjør anbud klossete. Er anbudet dårlig utformet, må det likevel gjennomføres. Ellers kan det virke konkurransevridende.

Dette har helt opp til vår tid betydd ulike lønns- og arbeidsforhold på nye og gamle anbud. Vi har gått fra kamp til kamp for førernes rettigheter. Medlemmene ble satt i en skvis mellom privat og offentlig sektor. For er bussen privat når den er offentlig eid? Og er kollektivtrafikk et offentlig ansvar?

Når ser vi at andre land går bort fra anbud på buss. Langsiktig planlegging og investering vil alltid ha noen fordeler. Før det ble anbud, kjøpte Sporveisbussene bare inn noen få busser for å prøve dem ut, før man gikk til anskaffelse av

en hel busspark. Med anbud er det lettvisst, men mer risikabelt, å anskaffe en hel serie busser av ny type på en gang.

Einar var helt med og ga sin uredde støtte i alle kampsakene.

I Bussarbeiderklubbens blekke «Omnibus» bidro han med underholdende artikler og bilder om gamle busser og traséer. Med sin glimrende hukommelse kunne han fortelle utrolig detaljert fra alle sine år på trikk og buss. Einar skrev om «Flodhester» som ble brukt som trolleybuss, «Skippy» med strikkepinner, Leyland WM — «Tiger». Leyland Royal Tiger Worldmaster hadde ikke økenavn — et tegn på at den hadde få feil! Og han skrev om Almex, billettmaskinens, historie og sin første tid som billettør på trikken, der han begynte så tidlig som i 1974.

Billett håndtering og kundebehandling var i alle år en forutsetning for å bli vognfører. Så førte han trikk en årrekke til han gikk over til buss. For Einar føltes alt lett. Som han sa: «*Jeg har aldri arbeidet — jeg har bare vært til stede.*»

Einars helhjertede samarbeid i klubbstyret har betydd stabilitet, fremdrift og trivsel. Han satt i styret i Bussarbeiderklubben (nå Bussklubben) fra 2003 til han gikk av med pensjon. Han minnes med takknemlighet!



Norge: Fra likhetsprosjekt

ALF SCHANCHE

Nesteder,
T-baneklubben
(tekst)



Vi liker å si at Norge er verdens beste land å bo i. Vi topper internasjonale rangeringer for livskvalitet, tillit og velferd. Men det grunnleggende spørsmålet blir sjelden stilt: Best for hvem?

Jeg vokste opp på 1970-tallet. Foreldrene mine pleide å si «*Takk Gud for at vi ikke har amerikanske tilstander her.*» De snakket om et samfunn der man må ha privat helseforsikring for å få behandling, der pensjon er noe du selv må spare til, og der forskjellen mellom rik og fattig er brutal og synlig.

Den gangen fremsto det som en fjern virkelighet. I dag er det vanskelig ikke å spørre, er vi i ferd med å bevege oss i samme retning eller er vi der allerede?

Likhetens selvbilde sprekker

Norge har lenge vært et symbol på likhet. Små lønnsforskjeller, sterk fagbevegelse, universelle velferdsordninger og høy tillit mellom folk og myndigheter. Likhet har ikke bare vært et ideal, det har vært en politisk realitet.

Men bak selvbildet vokser en annen historie frem. Forskjellene øker. Ikke dramatisk fra en dag til en annen, men systematisk. År for år. Reform for reform.

Vi har blitt så vant til å høre at «det går bra i Norge» at vi nesten ikke merker at grunnmuren forskyves.

Bolig det nye arvelotteriet

Den tydeligste klassesdelingen

finner vi i boligmarkedet.

For noen tiår siden kunne en vanlig arbeidsinntekt gi deg bolig og økonomisk trygghet. I dag koster en bolig i pressområdene gjerne ti ganger en normal årslønn. Egenkapitalkravene er høye, prisene skyter fart, og markedet favoriserer dem som allerede eier.

Bolig handler ikke lenger primært om arbeid og sparing. Det handler om arv.

De som kom tidlig inn på markedet, har fått en formuesvekst de aldri kunne ha spart seg til gjennom lønn alene. De som står utenfor, er avhengige av hjelp fra foreldre eller dømt til å leie dyrt i årevis. Samtidig kjøper noen sekundærboliger som investering, mens andre aldri får muligheten til å eie sin første.

Bolig er blitt selve klassesdelingen i betong og mur.

Når kapital slår arbeid

Inntektsforskjellene i Norge er fortsatt moderate sammenlignet med USA. Men ser vi på formue hvem som eier hva er bildet langt skarpere.

Kapital vokser raskere enn lønn. De som eier eiendom, aksjer og selskaper får avkastning som langt overstiger vanlig lønnsvekst. De

som lever av arbeid alene, henger etter.

Dette er ikke en naturkraft. Det er et resultat av politiske valg, skattelettelser på formue, liberalisering av markeder, privatisering og konkurranseutsetting. Samtidig ser vi at noen av dem som har tjent store formuer i Norge, velger å flytte til utlandet for å slippe å bidra mer til fellesskapet.

Summen av dette er klar kapital får større spillerom. Arbeid får mindre.



Lift «Ostalgji»: Rødtog på Røabanen vinteren 1993. (Ciel Udbjerg)

til klassesamfunn?

Pensjon: fra solidaritet til individuell risiko

Folketrygden ble bygget på en enkel, men sterk tanke alle skulle sikres en verdig alderdom. Ordningen hadde svakheter, men den var solidarisk.

I dag har vi et system der arbeidsgiver kan velge å sette av 2% i pensjon til 7%. For dem med høy lønn er det enda mer. To arbeidstakere med like lange yrkesliv vil dermed ende opp med en dramatisk forskjell i pensjon.

Vi har gått fra fellesskapsmodell til individuell risiko. Fra garanti til gamble.

Pensjonsreformene begrunnes ofte med at vi lever lenger. Derfor må vi jobbe lenger. Men det snakkes lite om «friske leveår» altså hvor lenge vi faktisk er friske nok til å jobbe. Tall fra det globale sykdomsbyrdeprosjektet

viser at forventet antall friske leveår i Norge ligger rundt 71 år for både menn og kvinner. Det betyr at mange vil oppleve at pensjonsalderen nærmer seg eller passerer perioden der helsen svikter i de årene man skal få nyte godt av at man har jobbet et langt liv.

De med høy utdanning, lettere arbeid og bedre pensjonsordninger vil klare seg best. De med fysisk krevende jobber risikerer å tape på begge fronter.

Anbudsutsetting, effektivisering eller klassepolitikk?

Anbudsutsetting fremstilles som effektivisering. Konkurransen skal gi bedre tjenester for mindre penger. Men hvem tjener egentlig på anbud.

Ingen driver barnehage, kollektivtrafikk eller omsorg av ren idealisme. Man gjør det for fortjeneste. Og fortjenesten tas et sted, ofte i lønns- og pensjonsvilkår, i bemanning eller i kvalitet.

Når offentlige midler blir privatprofitt, er det ikke bare et teknisk spørsmål om drift. Det er et politisk valg om hvem som skal tjene på fellesskapets penger.

Helse: to køer, to virkeligheter

Utviklingen i helsevesenet peker i samme retning.

Private helseforsikringer brer om seg. Ofte jobber leger offentlig på dagtid og privat på kveldstid eller på fridager. Og vi får de som har råd, kan kjøpe seg raskere behandling og de som ikke har det

må vente.

Vi har alltid sagt at helse skal fordeles etter behov, ikke betalingsevne. Når det i praksis oppstår to køer beveger vi oss bort fra dette prinsippet i rask takt.

Arbeidslivet under press

Den norske modellen har vært vår sterkeste vegg mot klasseskiller. Men den er under konstant press.

Organisasjonsgraden blant unge faller. Solidaritet oppleves av noen som et gammeldags begrep. Mange tar rettighetene for gitt, uten å vite at de ble kjempet frem gjennom harde oppgjør.

Lederlønningene øker raskere enn vanlige lønninger. Midlertidighet og innleie skaper utrygghet og ikke minst et klasseskille på mange plan i dag og i fremtiden når man blir pensjonist. Pensjonsordningene spriker.

Det handler ikke bare om økonomi. Det handler om makt, hvem bestemmer? Hvem bærer risikoen? Hvem sitter igjen med gevinsten?

Amerikanisering, gradvis og nesten umerkelig

Vi liker å tro at vi er fundamentalt annerledes enn USA. Men når helse blir mer privat, pensjon mer individuell, bolig mer arvebasert og offentlige tjenester konkurranseutsettes, beveger vi oss i samme retning.

Ikke like dramatisk. Ikke like brutalt. Men gradvis år for år.





«Nok er nok»: Firevognsbutt på Sognsvann er mer enn nok! (Ciel Udbjerg, vinteren 1993)

Klassesamfunn oppstår sjelden over natten. De vokser frem sakte, til forskjellene en dag fremstår som normale.

Et veivalg

Det mest tankevekkende er at denne utviklingen skjer i et av verdens rikeste land. Vi bygget folketrygden i en tid med utenlandsgjeld og langt mindre ressurser. I dag, med et enormt oljefond, velger vi større individuell risiko der hver og en må passe på seg selv, er dette veien vi ønsker å gå?

Det er ikke mangel på penger som driver utviklingen. Det er politiske prioriteringer.

Et av de tydeligste varsellampene i dagens Norge er at stadig flere er avhengige av hjelp fra frivillige organisasjoner for å få endene til å møtes. Matsentraler, frivilligsentraler, Kirkens Bymisjon, Frelsesarmeen og lokale initiativ melder om økt pågang som aldri

før ikke bare fra mennesker som tradisjonelt har stått utenfor arbeidslivet, men fra barnefamilier, enslige forsørgere, uføre og også helt vanlige lønsmottakere. På høytider som jul og påske ser vi køer av mennesker som søker matkasser og økonomisk støtte for å kunne gi barna sine en feiring som ligner det andre tar for gitt. Dette skjer i et av verdens rikeste land. Når frivilligheten i økende grad må fungere som et sikkerhetsnett for dem som faller gjennom det offentlige systemet, er det et politisk signal. Frivillige organisasjoner skulle ha vært et supplement, ikke en erstatning for velferdsstaten. Når stadig flere må lene seg på veldedighet for å bli mette, handler det ikke om enkeltskjebner, men om strukturer. Det handler om trygdeoppgjør som ikke holder tritt med prisvekst, om lønninger som presses, om økte boutgifter og dyrere mat. Spørsmålet vi må stille oss, er om vi aksepterer en utvikling der grunnleggende trygghet overlates til dugnadsånd og gaver eller om vi mener at det fortsatt er statens ansvar å sikre at ingen i Norge skal være avhengig av veldedighet for å få et varmt måltid og en verdig høytid.

Et annet tydelig tegn på at den norske likhetsmodellen er under press, finner vi i kommuneøkonomien. Stadig flere kommuner melder om alvorlige økonomiske problemer. Budsjettene strammes inn, tjenester kuttes, og ansatte i skole, barnehage og eldreomsorg må løpe stadig fortere. Resultatet er at forskjellene mellom kommuner øker. Hvor du bor i landet, får stadig større betydning for hvilke tjenester du får. I noen kommuner bygges det nye skoler og satses på barnehager og eldreomsorg. I andre kommuner må man legge ned skoler, redusere tilbud til eldre eller kutte i

barnevernet for å få budsjettet til å gå opp. Slik burde det ikke være i et land som Norge.

Grunnleggende velferdstjenester som skole, barnehage og eldreomsorg burde holde en lik standard uansett om du bor i en rik kommune på Østlandet eller i en liten distriktskommune med svak økonomi. Problemet er at staten i stadig større grad legger ansvar og oppgaver over på kommunene uten å følge opp med tilstrekkelig finansiering. Kommunene blir sittende igjen med regningen, samtidig som forventningene fra innbyggerne naturlig nok er de samme.

Resultatet er et lappeteppe av velferd der kvaliteten på tjenestene varierer etter lokal økonomi. Når velferdsnivået i praksis avgjøres av postnummeret ditt, utfordrer det hele ideen om Norge som et likhetssamfunn. Spørsmålet er derfor om tiden er inne for å flytte flere av de grunnleggende velferdsoppgavene tilbake til staten. For i et land med våre ressurser burde det ikke være slik at kvaliteten på barns skolegang eller eldre menneskers omsorg avgjøres av hvilken kommune de tilfeldigvis bor i.

Norge er fortsatt et godt land å bo i. Men vi er ikke lenger et samfunn uten tydelige skiller. Vi ser konturene av en økonomisk elite, en presset middelklasse og en voksende gruppe som faller utenfor.

Likhet er ikke en naturlov. Det var et politisk valg og hvor det ble av velferdsstaten Norge.

Spørsmålet er hvor langt vi er villige til å la utviklingen gå før vi innrømmer at likhetsprosjektet ikke vedlikeholder seg selv.

Politiske valg kan reverseres. Men bare hvis vi vil.

Hvor langt lar vi det gå før vi sier at nok er nok?



EINAR FYGLE

Styremedlem
T-baneklubben
(tekst og foto)



M4000 og hvor prosjektet er i dag



Kamskiver til test.

I løpet av året har M4000-prosjektet gjennomført en rekke turer for å følge opp produksjonen av de nye T-banevognene. Blant annet har tre medarbeidere reist til Kina for å inspisere produksjonen av varme-, ventilasjons- og HVAC-systemene, som utgjør en sentral del av komforten om bord. Det er også sendt representanter til

Østerrike for å følge arbeidet med dørsystemene, inkludert dørmotorer og mekaniske løsninger som er avgjørende for både sikkerhet og driftsstabilitet.

Parallelt pågår det kontinuerlige besøk hos leverandører over hele Europa. Her undersøker prosjektet produksjonen av ulike komponenter som etter hvert skal settes sammen til de ferdige M4000-vognene. Dette inkluderer alt fra interiør, elektronikk og strukturelle elementer. Ved å være tett på leveranseprosessen sikrer prosjektet både kvalitet, presisjon og at alle deler oppfyller de strenge kravene som stilles til moderne T-banemateriell.

Lyder

CAF India har også sendt Himanshu til Norge slik at vi kunne jobbe med å finne riktige lyder til blant annet A-, B- og C-feil samt dødsmann og «plingen» ved klarsignal dører. Vi har også jobbet med lyder for «Cab til Cab»-kommunikasjon.

Vi vil så klart prøve å unngå de

lyd«problemene» de har opplevd på SL18. Og det tror jeg vi skal klare.

Kjørekontroller

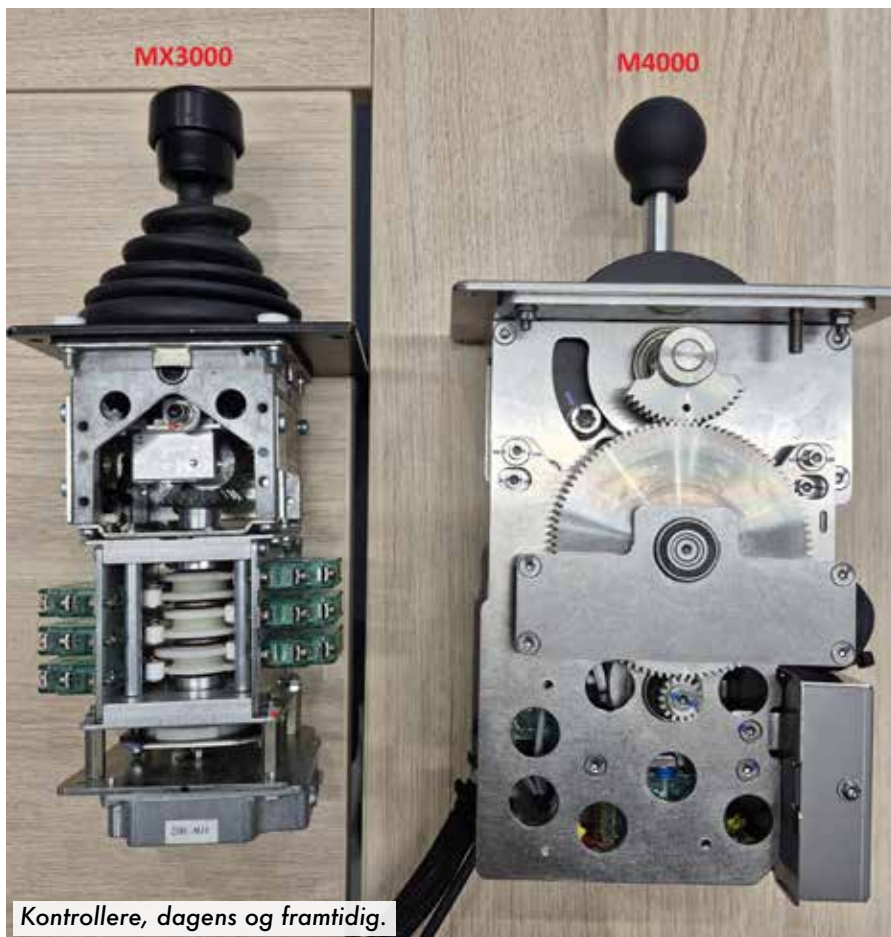
Siden jeg kun har vært med på tur til Gessmanns hovedkontor i Leingarten vil jeg konsentrere meg om det i denne artikkelen.

Gessmann er selskapet som leverte kjørekontrolleren til MX 3000 og de skal nå også levere kjørekontroller til M4000.

Gessmann er et tysk selskap som spesialiserte seg på utvikling og produksjon av avanserte styresystemer for industrielle og transportrelaterte applikasjoner. Selskapet ble grunnlagt i 1930 og har hovedkontor i Leingarten nær Heilbronn. Gessmann er internasjonalt kjent for sine masterkontrollere, joysticks, kontrollkonsoller, som benyttes i blant annet jernbane, T-bane, trikk, kraner, bygg- og anleggsmaskiner og skip. Og selskapet leverer både standardiserte og kundetilpassede løsninger til markedet. Gessmann opererer globalt og har kontorer og



Vi er mange som er spent på når vi får se de første M4000 på linja!
I mellomtiden: Et MX-tog på vei til Jar utgående 3. mai 2024. (Ciel Udbjerg)



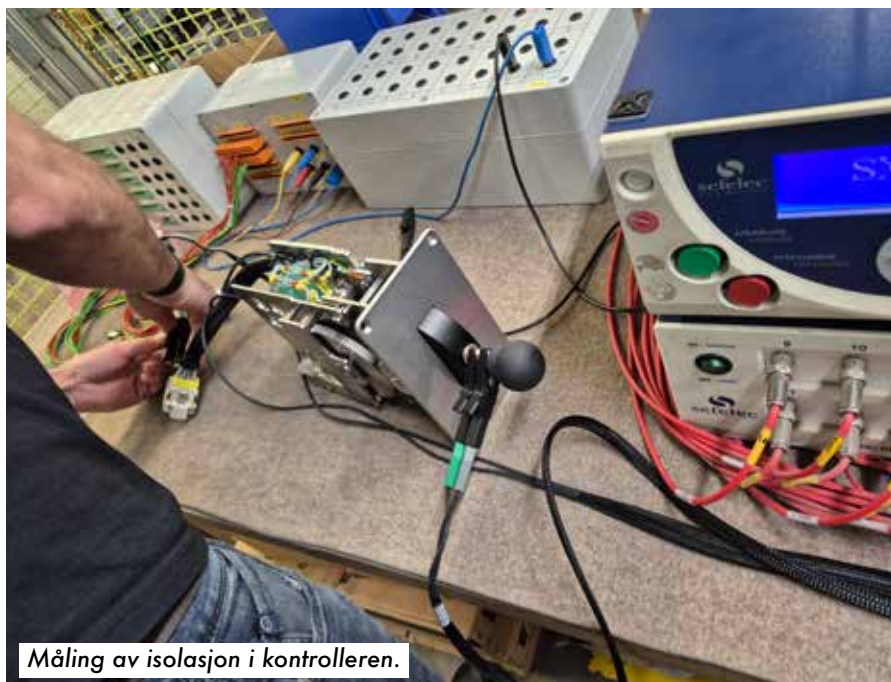
Kontrollere, dagens og framtidig.

Og konklusjonen var at dette var for hardt. Måten dette kan justeres på er med å bytte ut det som heter en «notching disk» eller «kamskive», som vi fikk i 3D-printet plast. Denne vil når kjørekontrolleren er klar være i stål.

Vi fikk så en omvisning på fabrikken til Gessmann hvor vi fikk se at det ble gjennomført en rekke tester som skulle vise at kjørekontrolleren hadde den nødvendige standarden vi er ute etter. Det ble blant annet utført tester om det er mulig å få gjennomgang av strøm til fører via kjørekontrolleren.

Vi fikk noen uker etter Tysklands turen kjørekontrolleren tilsendt til Ryen med nye «kamskiver» som var mykere enn de vi fikk prøve i Leingarten.

Jeg tror vi kan si oss fornøyde med hvor behagelig denne kjørekontrolleren blir å kjøre med. □



Måling av isolasjon i kontrolleren.

salgsrepresentasjon i blant annet Europa, Asia og Nord-Amerika.

Da vi var i Leingarten, var vi først i et møte hvor vi fikk teste det som skal bli M4000 kjørekontrolleren og hvor hardt det skulle bli å akselerere og bremse fra null-punktet, samt hvor hardt du

må dra i kjørekontrolleren for å ta toget i nødbrem. Det at førerne setter toget i nødbrem med en feil er i dag et problem som vi håper å kunne unngå i fremtiden når vi kjører M4000-vognene.

Vi måtte så finne ut om det var for mykt eller for hardt å gi pådrag eller bremse med kontrolleren.



FRODE ERIKSEN

Bussfører
(Tekst og foto)



I underkant av 60 tillitsvalgte fra i overkant av 20 fagforeninger og forbund innenfor LO deltok på en reise til Stockholm mellom 19. og 21. januar, der målet var klart; å uttrykke sin klare støtte for de streikende Tesla-ansatte.

Initiativet kom fra Midtnorsk Transportarbeiderforening (Fellesforbundet avd. 16),

Fagforbundet Buss- og Sporveisarbeidernes Forening (BSF), LO i Trondheim og Omegn og Industriaksjonen. Det ble satt opp en egen buss fra Trøndelag som dro via Oslo. OSA deltok med tre medlemmer, men de valgte heller å ta toget til og fra Stockholm.

IF Metall er vel ikke helt ulikt Fellesforbundet her i landet, og har i overkant av 300.000 medlemmer. I midten av januar var 73 av medlemmene i streik. Meningsmålinger viser at 70 prosent av svenskene støtter de streikenes krav.

Den svenske modellen

Og en skal kanskje ikke tro det, men i Sverige er en nesten helt ukjent med denne type konflikt. I Sverige har en knapt sett maken siden en fikk Saltsjöbadsavtalet i 1938. Dette var en hovedavtale om arbeidsmarkedet i Sverige som Landsorganisasjonen i Sverige og Svenska Arbetsgivareföreningen undertegnet 20. desember 1938, i Saltsjöbaden.

Avtalen la grunnlaget for den svenske modellen innenfor arbeidslivet, der blant annet kollektive tariffavtaler er sentralt. Men Tesla har satt seg på bakbeina og nektet enhver form for avtale med IG Metall. Inntil i fjor høst

Kan streike inn i evigheten for en kollektiv tariffavtale hos Tesla

Den 27. oktober 2023 startet en streik blant Teslas verksted-arbeidere organisert i Industrifacket Metall (IF Metall) for å få en kollektiv tariffavtale. I januar i år dro flere norske fagforeninger til Stockholm for å markere sin støtte til kravet.

arbeidet den svenske riksmekleren med saken, men måtte til slutt kaste kortene.

Sympatiaksjoner

Streiken innebærer ikke bare at IG Metalls pt. 73 medlemmer streiker, men også at medlemmer i andre forbund har gått til sympatiaksjoner. Svenske elektrikere reparerer Ikke teslas ladere, PostNord ansatte leverer ikke bilskilt, de kommuneansatte tømmer ikke søppel. Flere er under

planlegging.

De streikende mottar 125 prosent av lønna i streikebidrag. Dette skal ikke bare kompensere for vanlig lønn, men også pensjon, samt etterutdanning, og kompensasjon for lønnsoppgjør. Streikefondet som IG Metall har opprettet er investert på børsen, der avkastningen har vært såpass at en ikke snakker om hvor lenge en kan streike, snarere hvor lenge det er nødvendig. Penger skal det ikke stå på.





OSAs leder Ola Floberg (t.h. for fagforeningsfana) og organisasjonssekretær Øystein Wiik bar med seg OSAs fane og sørget for at den fikk luften seg under de norske LO-medlemmenes markering.

Planlegger nye markeringer

Og bare så det er sagt, Tesla i Sverige har fått beskjed fra høyere hold at noen kollektiv tariffavtale ikke kommer på tale. Avtalsesekretær Simon Peterson i IF Metall fortalte under et seminar før selve markeringen ved verkstedet Segeltorp sør for Stockholm, at en nå planlegger for mer uortodokse aktiviteter.



Industriksjonen ved John-Peder Denstad tok initiativ til turen til Stockholm. Denstad bidro også med sang og tale til støtte for kravet.

Når dette skrives, dagen for OSA-Sporet's deadline 16. mars 2026, er det 871 dager siden verkstedarbeidere hos Tesla organisert i IF Metall startet sin streik for å få en kollektiv tariffavtale.

Les også kommentaren i Fagbladet; *Verdens viktigste streik: Elon Musk og alle oss andre* (<https://www.fagbladet.no/debatt/verdens-viktigste-streik-elon-musk-og-alle-oss-andre/736139>)



Tesla-verkstedet i Segeltorp sør for Stockholm. I bakgrunnen kan en kanskje skimte at det står en kar i andre etasje og filmer de besøkende fra Norge.

Siste nytt om Tesla-streken på IF Metalls nettsted: <https://www.ifmetall.se/aktuellt/tesla/>



FRODE ERIKSEN

Bussfører
(Tekst og foto)



Bussførernes lønnsoppgjør

Riksmeklers protokoller 2004, 2006 og 2012:

«I bussbransjen skal lønnsnivået heves til et nivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn»

23. og 24. april skal bussførernes forhandlere møte de to arbeidsgiverforeningene NHO og Spekter til årets lønnsoppgjør. I 2024 ble en enige etter forhandlinger, men det er likevel lite som tyder på et lønnsoppgjør som gjør at bussførernes lønn nærmer seg industriarbeidernes gjennomsnittslønn.

I år er det seks år siden bussførerne streiket i ti dager for sine lønnskrav. Og kravet var enkelt, som det kanskje er vanskelig; målsetningen om at en gjennomsnittlig bussfører skal tjene omtrent det samme som en gjennomsnittlig industriarbeider. Slik dette er nedfelt i riksmeklers protokoller fra 2004, 2006 og 2012. Bussbransjeavtalen (BBA) ble innført i 2008 for nye kontrakter og fra 2012 for alle kontrakter, gamle som nye.

Tar ikke inn på industrien

Streikegrunnlaget i 2020 var avstanden mellom bussførernes lønn og industrien, som hadde økt. Og en kan saktens si at grunnlaget er det samme i år. Avstanden til industrien forblir mer eller mindre den samme.

Det hjelper heller ikke at bussførerne i uravstemningene stemmer for sine lønnsoppgjør, selv om oppgjørene ikke bringer bussførerlønna nærmere industrien.



Et normalt lønnsoppgjør i bussbransjen er at en ikke blir enige og at riksmekleren overtar oppgjøret. Og det samme skjer nok i år. Frontfaget forhandler først, og skje det som har skjedd i de tidligere oppgjørene i bussbransjen, får bussførerne en tidel mer enn ramma. Deretter stemmer bussførerne for oppgjøret i uravstemning og vips så er en der igjen, med en lønn på par og nitti prosent av industrien ok en gang.

Mellomoppgjør

I tillegg til selve hovedoppgjøret kommer et mellomoppgjør

for 2027 som framforhandles i år. Bussbransjeavtalen (BBA) omfatter omkring 15.000 ansatte i bussbransjen.

Men bunnlinja er at skal bussbransjen ta inn på industriarbeidernes lønn, så må bussbransjen forhandle seg til et lønnstillegg som ligger over det industrien får, og altså mer enn frontfagets ramme. «Arbeidskjøperne ser på frontfagsramma som et tak, vi i fagforeningene i Fagforbundet ser på denne ramma som et gulv!», fortalte medlem i Fagforbundets forhandlingsdelegasjon,

Trond Bolkan, fra Buss- og sporveisarbeidernes forening (BSF) på en tariffkonferanse i februar.

Kravdokument

I kravdokumentet fra de fire fagforbundene som forhandler på vegne av bussførerne (Fagforbundet, Fellesforbundet, Yrkestrafikkforbundet og Jernbaneforbundet), som lå til grunn for oppgjøret 2024 het det; «I bussbransjen skal lønnsnivået heves til et nivå mer på linje med gjennomsnittlig industriarbeiderlønn». Dette bekreftes i senere protokoller mellom partene og sist i 2012 hvor det var enighet om følgende: «Partene er enig om at lønnsnivået skal bygge på intensjonene som lå til grunn ved etablering av BBA».

Dessuten:

«Våre medlemmer i bussbransjen har i tillegg merket seg en betydelig reallønnsnedgang og redusert kjøpekraft over flere oppgjør nå. En krevende økonomisk situasjon med økende priser på matvarer, strøm og renter gjør at tiden for å få til et resultat som samsvarer med våre medlemmers klare forventninger må synliggjøres gjennom reelle resultater og ikke i diffuse intensjoner.»

En kunne gjerne skrevet akkurat det samme i år.

Må stemme riktig

En skal ikke forvente at

arbeidsgiversiden tar ansvaret for bussførernes lønnsnivå. Dette må bussførerne ordne med selv gjennom lønnsoppgjørene. Mange mener de ikke har råd til streik. Med den holdningen vil vi måtte ta til takke med lønnsoppgjørene vi får forelagt, og avstanden til et lønns mål tilsvarende industriarbeiderlønn vil forbli den samme.

Blant de bakenforliggende problemene lønnsnivået ikke løser er at bussbransjen taper konkurransen om arbeidskrafta. På den ene siden er en typisk bussfører snart pensjonist. På den andre siden har de som skulle erstatte gamlingene, problemer med å komme inn på boligmarkedet, nettopp på grunn av lønnsnivået. Hvis bussen skal være et reelt alternativ til bilen, må noen ønske å kjøre bussen. Spør en gjennomsnittselev på yrkesfag i videregående skole, foretrekker

de der heller å kjøre poteter enn mennesker.

Det tekniske beregningsutvalget for inntektsoppgjørene (TBU) har nå oppjustert anslaget for prisveksten i 2026 med 0,2 prosentenheter til 3,2 prosent, sammenlignet med den foreløpige rapporten fra februar. Bussbransjen ligger fra før etter. I fjor lå lønnsveksten nasjonalt på 4,8 %, mens bussførerne endte på 4,4 %.

Og spør en Googles KI «Kommer bussførerne til å oppnå lønnsmålet om en gjennomsnittlig industriarbeiderlønn i år?»

...får en svaret:

«Det er lite sannsynlig at bussførerne oppnår målet om en gjennomsnittlig industriarbeiderlønn i 2026. Til tross for historisk gode lønnsoppgjør de siste årene, har bussførerne ligget stabilt under industriarbeiderlønn i over et tiår.»

Så da vet vi dét.



Får denne sjåføren lønn som fortjent i år?

ROZERIN ALGUNER- HAN

Kasserer OSA
(Tekst)



Iran, minoritetene og kampen for «Jin, Jiyan, Azadî»

Iran har i svært lang tid vært et av de mest sentrale landene i Midtøstens politiske landskap. Den historiske og kulturelle arven til Iran strekker seg flere tusen år tilbake i tid, og i sin gullalder var det et stort imperium. Gjennom historien har landet dog mistet territorier og grenser, men mangfoldet av folkegrupper som del av regionen og kulturarven til landet består.

Etter den iranske revolusjonen i 1979 ble monarkiet, under kongen Mohammad Reza Pahlavi, styrtet og erstattet av en islamsk republikk ledet av religiøse autoriteter. Den øverste makten ligger hos landets øverste leder, frem til nylig Ali Khamenei. Siden revolusjonen har landet vært preget av en autoritær politisk struktur der opposisjon, uavhengige fagforeninger og politisk organisering ofte møtes med hard undertrykkelse. Kvinners rettigheter har samtidig vært sterkt begrenset gjennom lover og sosial kontroll.

Samtidig spiller Iran en viktig geopolitisk rolle i regionen. Landet har store olje- og gassressurser og ligger strategisk plassert i et område som i lang tid har vært preget av rivalisering mellom regionale og globale stormakter. Forholdet til USA og Israel har i flere tiår vært svært anspent, mens relasjoner til blant andre Russland og Kina har vært tettere. Resultatet er at Iran i dag befinner seg midt i et komplekst geopolitisk maktspill der intern undertrykkelse og internasjonale konflikter ofte forsterker hverandre.

Iran er som nevnt ikke et homogent land. Bak bildet av en samlet stat finnes et stort mangfold av språk, kulturer og identiteter. Persere utgjør majoriteten, men landet rommer også store minoriteter — blant dem kurdere, arabere, balutsjere,



azeriere, turkmenere, gilakere, lurere, og bakhtiarere. Mange av disse gruppene opplever i ulik grad politisk, økonomisk og kulturell marginalisering. Regionene der minoritetene bor er ofte blant de fattigste i landet, samtidig som de er tungt militariserte. Kartet over illustrerer hvilke områder de forskjellige folkeslagene er dominerende, men befolkningen er så klart vevd sammen mer enn kartet gir inntrykk av.

I sørøst lever balutsjere, som i flere tiår har protestert mot fattigdom, diskriminering og statlig vold. I sørvest finnes store arabiske samfunn i den oljerike Khuzestan-provinsen, hvor mange mener at naturressursene utvinnes uten at lokalbefolkningen får ta del i rikdommen. I nordvest lever azeriere, som lenge har krevd større kulturelle og språklige rettigheter. Til tross for ulike politiske perspektiver har mange



Jina Amini

Man gjorde opprør mot regimet, men også mot patriarkatet og religion som undertrykkende mekanisme i staten. Kvinner og ungdom sto i front av protestene, men også arbeidere, studenter og minoritetsgrupper deltok i stort antall, og slagordet for revolusjonen, som ble tatt i bruk på tvers av etniske og politiske skillelinjer, ble «Jin, Jiyan, Azadi».

Regimets svar var brutalt. Sikkerhetsstyrker slo hardt ned på demonstrasjoner, tusenvis av mennesker ble arrestert og flere demonstranter ble dømt til lange fengselsstraffer eller henrettet uten reell rettsak. Kurdiske og balutsjiske områder ble blant de hardest rammede, byer ble satt under tung militær kontroll, og aktivister og journalister rapporterte om omfattende vold mot sivile.

Samtidig foregår utviklingen i Iran i en region preget av økende geopolitiske spenninger. De siste angrepene fra USA og Israel mot mål i Iran, og Iran sine motangrep, har bidratt til ytterligere eskalering og skapt stor splittelse i hvordan situasjonen forstås. Disse angrepene bryter med folkeretten, og skaper på mange måter større lidelser for sivilbefolkningen, som vi vet rammes hardest under slike forhold. De kan også oppleves som en undergraving av folkets egen kamp mot regimet — i den forstand at folkeopprøret i Iran allerede hadde utviklet en kraft som mange mente kunne utfordre systemet innenfra.

På den andre siden har folket i

minoritetsmiljøer et felles krav: et mer demokratisk Iran der ulike språk, kulturer og regioner får reell politisk innflytelse.

Kurderne er den største minoriteten i Iran. I de kurdiske områdene i vest, ofte omtalt som Rojhelat — «øst» på kurdisk — har motstanden mot sentralmakten lange historiske røtter. Kurdiske organisasjoner og sivilsamfunnsaktører har i flere tiår kjempet for demokratiske rettigheter, kulturell anerkjennelse og politisk selvbestemmelse. Denne historien er viktig for å forstå hvorfor protestbevegelser i Iran ofte har røtter og sterk støtte i kurdiske områder.

Det store vendepunktet kom i september 2022. Den 22 år gamle kurdiske kvinnen Jina Amini døde etter å ha blitt arrestert av moralpolitiet i Teheran, anklaget for å ha brutt landets strenge regler for bruk av hijab. Jina ble gravlagt i byen Saqiz, som betyr «tre kvinner», og kvinnene i området er kjent for å være sterke og modige.

Nyheten om dødsfallet utløste et raseri, som spredte seg som ild i tørt gress fra Saqiz, til andre kurdiskdominerte byer, til resten

Slagordet «Jin, Jiyan, Azadî» — kurdisk for «Kvinne, liv, frihet» ble i sammenheng med denne revolusjonen først brukt under begravelsen til Jina Amini, men var allerede et etablert slagord tilknyttet kurdisk kvinnekamp og erfaringene fra Rojava-revolusjonen. Rojava betyr «vest» på kurdisk, og er betegnelsen på kurdisk dominerte områder innenfor syriske grenser.

av landet. Iran sto plutselig midt i et omfattende folkeopprør, en kvinnerevolusjon, som handlet om politisk frihet, sosial rettferdighet og et oppgjør med et system mange opplever som dypt autoritært, men som også hadde et unikt fokus særlig på kvinners rettigheter.



være, og det pekes på utviklingen i Syria som et eksempel på hvor kaotisk og ødeleggende eksterne intervensjoner kan bli. Samtidig vises det også til hvordan kurderne i Rojava klarte å opprette et unikt selvstyre med kvinners og minoriteters rettigheter i sentrum, under de mest brutale omstendigheter — krigen mot IS.

Nettopp derfor tas det også til ordet at Irans fremtid må avgjøres av landets egen befolkning. Minoritetene i landet organiserer nå for å legge til rette for demokratiske inkluderende endringer i landet. Kurdiske, balutsjiske og arabiske partier har blant annet dannet egne respektive allianser, og det er også dannet en felles multi-etnisk plattform som fremmer samarbeid mellom folkegruppene.

Men også innenfor opposisjonen mot dagens regime finnes det store uenigheter. Noen samler seg rundt monarkisten Reza Pahlavi, sønnen til den tidligere sjahan Mohammad Reza Pahlavi. Samtidig møter han betydelig kritikk, særlig fra minoritetsmiljøene, som husker godt hvordan de heller ikke under monarkiet hadde politiske rettigheter eller kulturell anerkjennelse.

Kritikken mot Pahlavi handler også om hans rolle og holdninger i dagens politiske landskap. Minoritetsgruppene reagerer på at han har gått svært hardt ut mot forsøk på å bygge brede allianser mellom opposisjonelle krefter under anklager om separatisme. For mange oppleves dette som et signal om at minoriteters rettigheter fortsatt kan bli tilsidesatt i et fremtidig Iran.

Likevel fortsetter motstanden. Kurdiske miljøer, sammen med andre minoriteter og demokratiske bevegelser, har i flere tiår vært en del av kampen for et mer

Iran har stått i motstand i mange år allerede. Etter intensivering av protestene under «Jin, Jiyan, Azadî»-opprøret har prisen vært enorm, med et stort tap av sivile liv. I 2026 skrudde regimet av internett i store deler av landet, og i mørket som fulgte ble volden ytterligere forsterket og titusener av mennesker mistet livet.

Informasjonen som kom ut tyder på at blodbadet som fant sted i denne perioden var brutalt, og for noen fremstår derfor utenfra press eller intervensjoner som uunngåelig.

I lys av dette er det viktig å kunne ha to tanker i hodet samtidig. Å kritisere prestestyrets brutale undertrykkelse av egen befolkning, og å feire at en tyrann har møtt sin nemesis, betyr ikke at man må støtte utenlandske militære angrep på landet. Stormakter handler sjelden ut fra idealisme eller sivilbefolkningens interesser alene, og de fleste forstår dette. Strategiske interesser, maktbalanse og økonomiske hensyn spiller nesten alltid en avgjørende rolle. For mange opposisjonelle i Iran skaper dette en vanskelig balansegang. På den ene siden kjemper de mot et regime som i tiår har undertrykt politiske rettigheter. På den andre siden risikerer de å bli fremstilt som

redskaper for utenlandske makter dersom de utfordrer staten under dagens omstendigheter.

Rojava er et selvstyrt område i Nord- og Øst-Syria som oppsto i vakuemet etter statens tilbaketrekning fra områdene under borgerkrigen i Syria som en del av Den arabiske våren, vinteren 2011. Samtidig som man bygget nye politiske strukturer basert på demokrati nedenfra, kvinners frigjøring, sameksistens og økologi, var selvforsvarsstyrkene til Rojava, Syrian Democratic Forces og deres brigader YPG og YPJ, helt avgjørende for å forsvare sivilbefolkningen mot Den islamske staten (IS).

Spørsmålet om Irans fremtid er derfor mer åpent enn på lenge. Skal landets fremtid avgjøres av eksterne stormakter, gjennom militært press og politiske overgangsordninger utenfra, eller klarer folket å danne noe nytt på egenhånd? Tidligere erfaringer i Midtøsten viser hvor problematisk eksterne stormakters innblanding kan

åpent samfunn. Mange aktivister understreker at deres mål ikke først og fremst er en ny stat, men et desentralisert selvstyre i Iran, bygget på demokrati, likestilling og sameksistens mellom ulike folk, hvor minoriteters- og kvinners rettigheter ivaretas og hvor man har større rom for å organiseres utenom staten.

I dag lever håpet videre, selv i

skyggen av krig og internasjonal maktpolitikk. Slagordet «Jin, Jiyan, Azadî» har vist seg å være mer enn bare et protestrop. For mange representerer det en visjon om et annet Iran — et samfunn der kvinner, minoriteter og arbeidere kan delta fritt i politikken, og der demokratiske rettigheter gjelder for alle.

Kampen for en slik fremtid er

langt fra over. Historien de siste årene viser at ønsket om frihet og verdighet fortsatt er sterkt — både i Irans storbyer og i landets mange marginaliserte regioner, og historien fortsetter å skrives den dag i dag. Det får være opp til hver og en av oss, hvor stor del av denne historien vi tar del i. □

Apropos innsparinger og enmannsbetjening: I samme avis som intervjuet med direktør Ove Skaug finner vi denne annonsen. Det er tydelig at den er utformet av en typisk «nordmann»: På De Britiske Øyer blir denne gesten tatt svært dårlig imot, den tilsvarer den på Kontinentet (og i Norden) alminnelig anvendte langfingeren...

Ciel Udbjerg





ENMANNSBETJENING -MÅ VI VÆRE TO OM!





**VENNLIGST
HA PENGER KLAR-
UNNGÅ VEKSLING**

FRA LØRDAG 30. MARS blir alle bussruter-unntatt rute 20- enmannsbetjente

I byer over hele verden blir kollektive transportmidler tvunget av økonomien og mannskapsituasjonen til å gjennomføre enmannsbetjening. Denne utviklingen gjør seg nå for alvor gjeldende hos oss. Gjennomføringen av en slik forandring er en belastning for alle — også for vår betjening. I en enmannsbetjent buss må bussføreren være både konduktør og fører. Hans måte å hjelpe publikum på er å holde ruten best mulig. Og han greier det best med Deres hjelp! Derfor ber vi trafikantene om å samarbeide i overgangstiden: Vær vennlig — hold pengene klar og unngå vekslings. Vær rask ved av- og påstigning. Barnevogner må tas inn gjennom midtre eller bakre dør. Vedkommende eier må deretter stige inn foran og løse billett hos bussføreren. Gi eldre og uføre en hjelpende hånd. Rett ikke eventuelle klager til betjeningen, men kontakt den spesielle Informasjonsavdeling vi har opprettet i Trafikk-sentralen på Tøyen — tlf. 67 83 93. Be om brosjyre.



**INNGANG FORAN
FORTSETT INNOVER
UTGANG BAK
VÆR RASK
VÆR HJELPSOM MOT
ELDRE OG UFØRE**



A/S OSLO SPORVEIER



**TAKK FOR
HJELPEN!**

Avtale Giro

Fylles ut av SOS-barnebyer.

1602 44 17313

Mottakers kontonummer
for faste bidragsyttere



Ja, jeg vil støtte Fagforbundets barneby med kroner:

SOS
BARNEBYER

Et trykkløst bilde som betyr

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.

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.

Beløpsgrense
for trekkmåned.



BRUK BLOKKBOKSTAVER. Kupongen fylles ut og leveres til fagforeningsleder som videregirer 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.



Fagforbundets barneby, Huambo ligger i Angola (øverst høyre), nærmere bestemt i innlandet (nederst høyre), øst for havnebyen Benguela (under), og øst i byen Huambo, ikke langt unna «Avenida do Cambiote» (under venstre). I år er det 20 år siden Fagforbundet begynte sitt engasjement for Barnebyen i Huambo (øverst venstre). De to andre barnebyene i landet ligger i Benguela og Lubango.



Fagforbundet har siden 2005 samlet inn over 130 millioner kroner i et forpliktende samarbeid med SOS-barnebyer. Høsten 2010 ble Fagforbundets barneby åpnet. I dag er det rundt 4 700 faste bidragsyttere som støtter arbeidet. Bli fast giver ved benytte kupongen over, eller les mer her:

<https://www.fagforbundet.no/om-fagforbundet/solidaritetsprosjekter/barnebyen-i-angola/>



**FRODE
ERIKSEN**

Bussfører
(Tekst og foto)



Folk i husan

Minneord over Servicepunktene



Nå må gamlemor klare seg sjøl. Slutt på vennlig hjelp på Majorstuen med reise penger og reisekort og ruteinformasjon. ruter# synes det er bedre service å tvinge alle til byen, til «Ruter S» godt gjemt i en krok bakerst på Jernbanetorget. Die Türisten får få hjelp av de reisende når de skal se the Ski Jump, the Frogner Park eller the Folk Museum. «No, you cannot pay with your card, you have to download this special app, and try to attach your card to it. Good luck with that...»

*Pipa på hustaket ho e på raus
Stein ligg i graset og sleng
Torvhallen e sprengt sæ
Jernan e laus
Tell års så vil torvtaket heng*

*Det sku bo folk i husan
Husan e som folk
Folk treng hus
Og hus treng folk
I all si tid*

*Et vindu på sørveggen slepte inn sola
Nu e det åpent før regn
Når vøta kjæm inn vil det snart komme floa
Av råte og mått ifra næraste eng*

*Det sku bo folk i husan
Husan e som folk
Folk treng hus
Og hus treng folk
I all si tid*

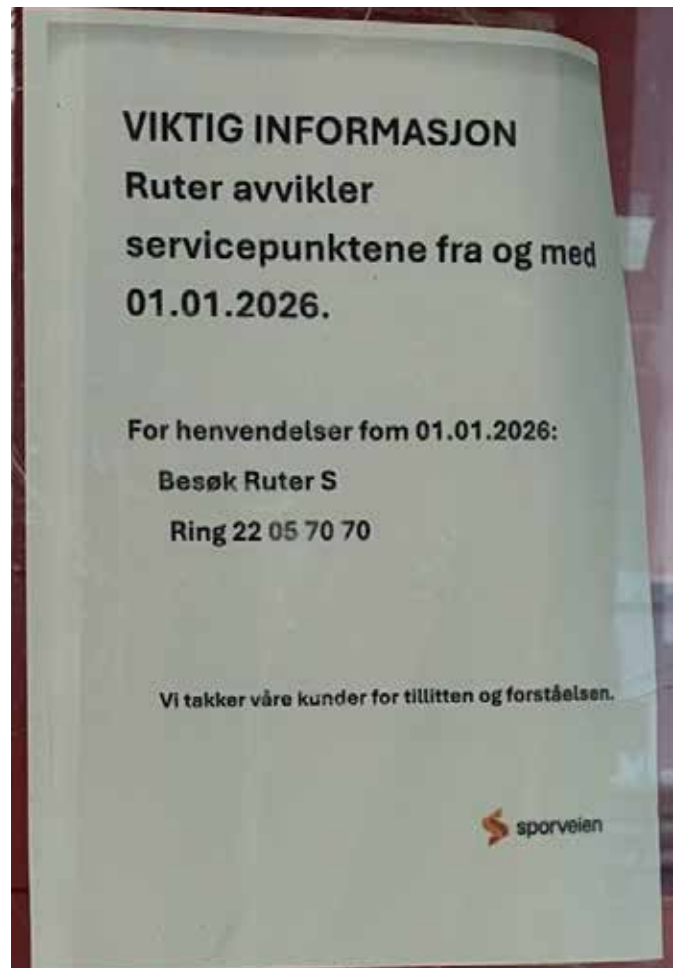
*Døra mot nord e skeiv i karmen
Førr sylla 'punn bislaget tærtes bort
Ingen går inn før å komme i varmen
I dørlause hus man kjølna fort*

*Det sku bo folk i husan
Husan e som folk
Folk treng hus
Og hus treng folk
I all si tid*

*Grunnmuren e sprukken, held ikkje stangen
Tela har revet han opp og ned
Et stormkast blir tell begravelsessangen
Når hele huset går bort i fred*

*Det sku bo folk i husan
Husan e som folk
Folk treng hus
Og hus treng folk
I all si tid*

Med *Folk i husan* platedebuterte søsknene Ola Bremnes og Kari Bremnes i 1980. Sangen het opprinnelig «Bruksnr. 3 (*Folk i husan*)». Teksten ble skrevet av deres far, dikteren Ole H. Bremnes. Ola Bremnes laget melodien.



„Enmannsbetjening må vi være to om”: Publikum må bli mer selvhjulpne — millionbeløp blir nå spart inn

Når Oslo Sporveier går over til enmannsbetjente bussruter lørdag, vil det bety en innsparing som kommer opp i millionbeløp. Samtidig vil verken administrerende direktør Over Skaug eller hans medarbeidere benekte at ordningen fører til en viss reduksjon av servicen overfor publikum. Sporveiene har da også for å myke opp situasjonen satt i gang en opplysningskampanje under mottoet: «Enmannsbetjening — må vi være to om.»

Enmannsbetjeningen har man allerede i en tid så smått forsøkt seg på, om søndagene og om kveldene. Men fra 30 mars blir den innført på samtlige bussruter i Oslo, bortsett fra rute 20 fra Galgeberg til Majorstua. Men til sommeren blir ordningen også innført her. Når det gjelder sporvognene er man også her kommet til enighet mer personalet, men det vil kreve noe lengre tid å få bygd om disse til enmannsbetjening.

Betydelig innsparing

— Når det gjelder omleggingen er det særlig to faktorer som har vært medbestemmende, sier direktør Skaug. Vi har vært i mangel på personale, og vi har hatt sterkt behov for å redusere utgiftene. Innsparingen vil bli betydelig og vil komme andre kommunale formål til gode. Vi sparer inn cirka 130 mann, og slipper den enorme overtidsbelastningen vi har hatt i de seinere åra. Enmannsbetjening er jo allerede innført 100 prosent i Göteborg, Stockholm og København og i de fleste større byer på Kontinentet. Selv London skal nå gå fra sine tradisjonelle dobbelt-dekkere og over til enmannsbetjente busser i stor utstrekning.

Publikum må samarbeide

— La oss like gjerne innrømme, sier direktør Skaug, at ordningen innebærer en viss servicereduksjon. Trafikkavviklingen må nødvendigvis bli noe langsommere i rushtida, men vi forsøker å kompensere dette ved å sette



Sporveisdirektør Ove Skaug: — inn flere busser. Og vi ber pent om forståelse fra publikum. Vi ber dem forstå at dette er en nødvendighet, og jeg tror ikke Oslo-folk i så måte vil være noe dårligere enn publikum i andre nordiske storbyer.

Publikum må samarbeide.

T-banen vil også bli berørt av rasjonaliseringen. Togvakta trekkes inn og føreren overtar det hele. Men dette vil ikke merkes av publikum, bortsett fra dem som søkner til Skullerud stasjon. Her er det svært liten trafikk, og vi inndrar billettvakta på stasjonen. Togføreren vil ta seg av billettsalget her.

Rasjonalisering også på andre felt

Rasjonaliseringen har skjedd helt i forståelse med personalet, som har vist seg positive og samarbeidsvillige, sier direktøren. Bussføreren får unektelig en striere jobb enn før, da han nå både skal kjøre og selge billetter. Til gjengjeld får han kortere arbeidstid og bedre lønnsbetingelser. Samarbeidet med personalet åpner også mulighetene for rasjonalisering på andre felt, så vel i administrasjonen som i verkstedene.

Ellers er rasjonaliseringsarbeidet kontinuerlig i gang i Oslo Sporveier, som i dag har færre ansatte enn for tre år siden, selv etter at T-banen er kommet. Cirka 2500 arbeider i dag ved Oslo Sporveier, Bærumsbanen og Ekebergbanen.

Ikke lenger den samme service

At enmannsbetjeningen vil skape vansker for visse trafikantgrupper er sporveien fullt klar over og det bør publikum også innstille seg på. Det vanskeligste ved det hele er å venne publikum til det nye systemet. Det vil for eksempel lite nytte for mødre med barnevogner å satse på bussene i rushtida. Barnevogner må heretter tas inn gjennom midtre eller bakre dør, mens barnevognens eier deretter må stige inn foran og løse billett hos bussføreren. Bagasje kan det også oppstå visse vansker med, og bussføreren kan ikke i samme utstrekning som konduktørene tidligere gi eldre og uføre en hjelpende hånd. Her håper man på samarbeid med publikum.

Tidspunktet er valgt med omhu

— Tidspunktet for omleggingen er valgt med omhu, sier trafikksjef Harry Klausen. Vi er nå i begynnelsen av den lyse årstid. Å sette noe slikt i gang midtvinters ville være dømt til å mislykkes.

Formannen ved Oslo Sporveishetjenings forenings bussgruppe, Bjørn Stabell, sier til Arbeiderbladet at betjeningen vil gjøre alt for at overgangen til enmannsbetjening skal bli vellykket. Og med den innsatsvilje sjåførene ser ut til å ha, er jeg ikke i tvil om at det skal gå bra, sier Stabell.

Selvsagt har det vært stemmer som har hevet seg mot omleggingen, fortsetter han — men det ser nå ut som om man har begynt å konsentrere seg om gjennomføringen av dette framfor å protestere. Dette henger selvsagt sammen med at arbeidernes representanter hele tida har vært inne i bildet under diskusjonene. Tillitsmennene har deltatt i atskillige drøftinger med bedriftens representanter, og jeg tør si at bedriften har tatt hensyn til mange av våre synspunkter.

Et ønske om rasjonell drift

— Hva har betjeningens beveggrunner for å gå inn for dette vært?

— Vi har selvsagt hatt de samme grunner som bedriftsledelsen. Våre interesser og deres faller sammen. Akkurat som publikums interesser også burde falle sammen med dem. Vi er alle interessert i å utvikle bedriften i takt med tida og i å drive kollektivtrafikken så rasjonelt som mulig. Siktepunktet er å utvikle trafikken med flere mennesker billigere og bedre enn i dag, og det er alle interessert i.

— Er ikke omleggingen til enmannsbetjening i realiteten en innskrenkning av servicen?

Til en viss grad, men det vil bli satt inn flere busser på de forskjellige rutene, og vi vil i løpet av sommeren få 30 nye busser som er spesialbygd for enmannsbetjening. Dette vil selvsagt virke inn på trafikkavviklingen. Men det er helt klart at vi må ha publikum med på en slik omlegging. Uten deres medvirkning kan ikke dette bli helt vellykket. Blant annet må folk

TORS DAG
28. mars 1968
Nr. 75
Løssalg
90 øre
Utlandet kr. 1,-

Arbeiderbladet

VÆRET
Delvis
opklaring

lære seg til å ha pengene klare når de går på, og lære seg til å finne inngangen foran på bussene.

Publikum må bli mer selvhjulpne

En annen ting jeg gjerne vil understreke, er at publikum også må bli med selvhjulpne på bussene. Mens vi har hatt tomannsbetjening er det ikke så merkelig at man har ventet å bli hjulpet av og på, men nå kan man ikke vente det lenger. Sjåførene skal nå alene utføre det som det tidligere var to til å ta seg av, og det sier seg selv at han da blir opptatt hele tida. En slik samfunnsmessig innstilling må også publikum være med på å påskjønne, sier Bjørn Stabell.



Formann i Oslo Sporveishetjening bussgruppe, Bjørn Stabell.

«Publikum må bli mere selvhjulpne — millionbeløp blir spart»

I 1968 kom enmannsbetjeningen på bussen. I den anledning bragte Arbeiderbladet (nå Dagsavisen) et intervju med daværende Sporveisdirektør Ove Skaug, den 28. mars.

De sparte 130 årsverk på å kvitte seg med busskonduktørene. I 1974 kom enmannsbetjeningen på «9'ern» (linje 9), da ble det også slutt på togkjøring med Gullfisker. I 1985 forsvant konduktørene fra bytrikken. På begynnelsen av 90-tallet ble T-banens stasjonsbetjener satt på porten.

Så ble billettsalget til førerne automatisert, og til slutt fjernet helt fra trikken. Det var også noen stillinger som forsvant.

Til gjengjeld har administrasjonene på trikk og bane est som en bolledeig...

(Ciel Udbjörg)

Egne sykkelfelt i Biskop Gunnerus' gate? Nei takk!

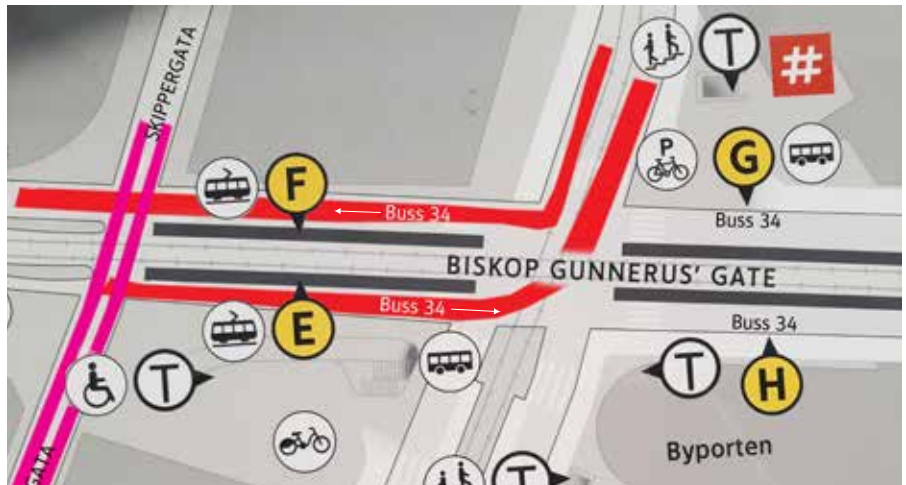
**CIEL
UDBJØRG**

Trikkfører
Emerita
(tekst og foto)



Bymiljøetaten
formerlig *bobler* av
sykkelplaner i disse dager.
Fra før vet vi om planene for å
dytte bilene inn i trikketraseen
i Sandakerveien, nå lanserer
de et lite gjennomtenkt forslag
til egne sykkelfelt i Biskop
Gunnerus' gate, forbi plattform
E og F.

Så: Hvorfor er en egen sykkeltrasé
(reservert sykkelfelt, med rød asfalt,
som vist på BYMs skisser) i Biskop
Gunnerus' gate mellom Kirkerista
og Jernbanetorget/Nygata en så
dårlig idé?



Jernbanetorget med de foreslåtte sykkelfeltene i rødt. Eksisterende sykkelfelt i lilla.

Først og fremst på grunn av
plattform E.

Traseen ned Biskop Gunnerus'
gate vil gå på bekostning av
utvidelse av plattform E, der 17
og 18 mot Grefsen o/Carl Berners
plass og Torshov stopper. Denne
plattformen er alt for trang og
skriker etter en utvidelse. Plattform
F (utenfor Hotel Clarion The
Hub) var like trang før, men ble
utvidet ved å ta et kjørefelt. Da ble
forholdene levelige. På plattform E

utspiller det seg daglig grusomme
scener der barn og gamle trækkes
ned for fote i rushen, fordi det ikke
er plass til avstigende, påstigende og
ventende samtidig.

Den holdeplassen (i den
retningen) har alltid vært byens
desidert tregeste, nettopp av den
grunn. Føy så til én kort svingefase
pr. omløp, og bildet er komplett
(her må du få igjen dørene fortest
mulig og *overhodet* ikke ta med
etternølere, mister du svingepila



Linje 37s gamle holdeplass
som aldri ble tatt vekk.



Plattform E. Abandon all hope, ye
who here enter in the hours of rush!

Biskop Gunnerus' gate og plattform F og E sett fra Kirkerista. F er romslig, E er for ål eller veldig slanke mennesker. Leskurene er like store, så en ser godt hvor pintrang E er. E må utvides, det er det rikelig plass til ved å fjerne 37s gamle «vorte». Men noe eget sykkelfelt vil kræsje det.



(kollektivsignalet) må du stå over en hel runde, dvs. grønt rett fram i Biskop Gunnerus' gate og så grønt i Fred. Olsens gate/Nygata før du får nytt kollektivsignal mot Nygata).

En «svingefase» er en egen svingepil (kollektivsignal) innimellom grønt for trafikk rett fram og på tvers. Trikken fra Biskop Gunnerus' gate har 15 sekunder kollektivsignal mot Nygata, mens busser i Fred. Olsens gate som skal til høyre mot Schweigaards gate både kan kjøre på svingepil og på det ordinære grønne mot Nygata. Men da må de vente på fotgengerne som krysser til og fra Byporten. I etterkant av det grønne lyset mot Nygata får da bussene en egen grønn pil til høyre, der de kan kjøre uforstyrret av fotgjengerne (som da har da rød mann), også i 15 sekunder.

Fasene på Jernbanetorget

Når trikken kommer mot Jernbanetorget fra Stortorvet skjer

dette:

1. 60 sekunder grønt rett fram for trafikk i Biskop Gunnerus' gate til og fra Schweigaards gate/Kirkerista.

2. Rødt for Biskop Gunnerus' gate/Schweigaards gate.

3. 60 sekunder grønt for Fred. Olsens gate/Nygata.

4. Rødt for Fred. Olsens gate/Nygata.

5. Grønn pil i 15 sekunder for buss til høyre mot Schweigaards gate, kollektivsignal for trikk fra plattform F til Nygata og buss fra Schweigaards gate i det gamle trikkesporet mot Fred. Olsens gate (plattform A/B).

Så det går 60 sekunder mellom hver gang en trikk kan svinge fra plattform E mot Nygata, og da har den 15 sekunder på å komme seg

gjennom.

Omløpstiden (en hel runde) på Jernbanetorget blir da ett minutt og 15 sekunder.

Trikk fra Nygata mot Kirkerista har ikke egen «hjelpetil» som bussene mot Schweigaards gate.

Egen sykkelsvingfase?

Det blir litt merkelig hvis det skal bli en egen sykkelfase oppi alt dette, eventuelle venstresvingende syklistene fra Kirkerista må kunne svinge til venstre samtidig som trikken, og da få en hjelpepil/sykkelsignal samtidig som trikken. Uten at det skal gå på bekostning av grøntfasene i Biskop Gunnerus' gate/Fred Olsens gate, der det kryr av trikk og buss. Å prioritere en håndfull syklistene foran de mange hundre ombord på trikk

Plattform F. Så romslig bør en sentrumsplattform med to tunge linjer være. Ikke noe problem for lastebil eller 34-buss å passere på utsiden.



Bil- og bussfeltet ved plattform F. Den hvite varebilen står i turbuss/drosjelomma. Det er parkering forbudt, men det er jo lov å slippe folk av og på. Hvilket også er hensikten med denne lomma. Som en ser, er det ikke noe å ta av fortauet innenfor.



Den hvite varebilen i vareleveringslomma.



Når vi først er inne på BYMsk dumskap: I sin uendelige visdom har de anlagt to HC-plasser på Stortorvet, der det før var «All stans forbudt» (bilen på bildet står ulovlig (ingen bombe det da)).

Dermed er det ikke lenger mulig å stå i fred med en trikk der, om det står to biler der kommer hverken den første eller andre ut, og alle som av noen grunn må kjøre forbi kommer ikke forbi. Nå er det et sidespor på Torvet (anlagt til «Restauranttrikken»), men det er neppe farbart. Pensen er kald og har ikke sett snurten av 1-9-1 på det jeg kan huske. Og de som selger ting på Torvet lar gjerne ting flyte ut i middel. Så om en vil inn på dette sidesporet, må en først få sendt 1-9-1 ned dit for å spyle, pensen må kanskje også klosses (just in case) og en masse blomsterhandlerræl flyttes unna. Med andre ord: Glem det.

Steder der vi kan stå med en trikk uten å være i veien er det ikke akkurat overflod av i sentrum. Busser kan stå «hvor som helst», men ikke trikker.

og buss er ikke «grønt», det er sykklegoisme. Det er prioritering av noen få framfor mange.

Til og fra Stenersgata får de syklende klare seg med alminnelig vikeplikt, det er meningsløst å sette opp et ekstra trafikklys midt i mellom Biskop Gunnerus' gate og Storgata.

Så det er ikke plass til noen egne sykkelfaser.

Plattform E/F

Plattform F (mot Stortorvet) ble som før nevnt utvidet ved å ta et kjørefelt, til megen motstand fra

hotellet som uroet seg for busser og drosjer som skulle losse og lesse foran det. Det løste seg med en buss/drosjelomme. Men dermed er det ikke plass til noe sykkelfelt. Hotellet trenger den lomma, og å skjære av plattformen for å lage sykkelfelt er skjær galskap. Det er likeledes galskap å skjære av fortauet. Rød asfalt vil bare skape konflikter og utrygghet, adskilt sykkeltrasé (for eksempel opphøyd som i Åkebergveien), er det ikke plass til.

Plattform E er pintrang, fordi det var så viktig å ha to kjørefelt der

da den ble bygget. På et tidspunkt kjørte linje 37 ned Biskop Gunnerus' gate og fikk midlertidig holdeplass parallelt med plattform E. For at de ventende ikke skulle være i veien for de gående, ble det laget en plattform av omtrent halve høyre kjørefelt. Så sluttet 37 å stoppe der, men bussplattformen ble liggende. Mens da plattform E forble like katastrofalt trang.

Heller enn å lage sykkelfelt her, burde bussplattformen som ikke lenger er i bruk fjernes, og trikkeplattformen utvides like mye, så den blir like bred som plattform F. Da blir det igjen ett kjørefelt, men da bilene skal kjøre Dronningens gate, skulle det uansett ikke være så mye biltrafikk her at det er behov for eget sykkelfelt. Linje 34 klarer seg fint.

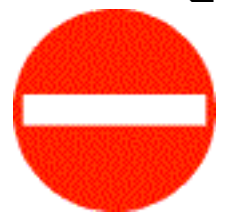
Kollektivuvennlig sykkelsatsing

Generelt har de siste årenes sykkelsatsing gått litt over stokk og stein. Det skal dyttes inn sykkelveier overalt, på tvers av behovene til kollektivtrafikken. Andre steder har de syklende en helt grei egen trasé som ikke hindrer kollektivtrafikken.

Men akkurat i området rundt Jernbanetorget er det bare ikke plass, der *skal* og *må* kollektivtrafikken prioriteres.



Burde gjelde mer!



Gjelder ikke sporvogn

Skiltet vi aldri vil få...



OSA-SPORET

Søker stadig nye medarbeidere

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 for evaluering og diskusjon.

Vi leter stadig etter nye redaksjonelle medarbeidere som ønsker å bidra fast eller en gang iblant for å gjøre OSA-Sporet annerledes. Erfaring fra lignende arbeid verdsettes, men lyst og evne er avgjørende, foruten lysten til å sette et tydelig spor etter seg i bladets kommende utgaver.

Vi stiller bare ett **MÅ**-krav: Medlemskap i OSA. bestemmer selv hvor mye av dine evner og vilje du vil dele og bruke for å sette ditt bumerke på bladet. Det er ikke noe krav om å delta på redaksjonsmøter, det er snarere snakk om en stående invitasjon.

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

Har du flere spørsmål?

Kontakt enhver i redaksjonen. Vil du melde deg til tjeneste?

Kontakt noen av medarbeiderne eller OSA-Sporets redaktør Thomas Stave.

Bruk gjerne e-post:

thomaswestrheim.stave@sporveien.com.

Velkommen til oss!

OSA-Sporets formålsparagraf:

- OSA-Sporet er til for å dekke medlemmenes interesser.
- OSA-Sporet er ikke-kommersielt og skal drives seriøst, med allsidige politiske og faglige artikler som angår arbeidsfolk i og utenfor Sporveien.
- OSA-Sporet bør ha ambisjon om også å dekke internasjonale saker som gjelder fagbevegelse, politikk og miljøproblematikk.
- OSA-Sporet skal inspirere og bidra til debatt, skoloring og konstruktiv kritikk basert på medlemmenes interesser.
- Distribusjon av OSA-Sporet skal foregå på en effektiv og miljøbevisst måte.
- Redaktør har til enhver tid ansvar for innhold og utgivelse.
- OSA-Sporet skal følge Vær Varsom-plakaten.

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

Vi ønsker å nå ut til OSAs medlemmer og andre interesserte med saker som har faglig-politisk fokus med utgangspunkt i kollektivtrafikken i Oslo.

OSA-Sporet tar for seg aktuelle tema som angår arbeidsplass og konsern og vi ønsker å ha en samfunnsaktuell profil.

Bladet distribueres i 800 papireksemplarer gjennom OSAs sju klubber, og til andre interesserte, samt som nedlastbar PDF på OSAs nettsted. Deler av bladets innhold publiseres også på nettstedet og OSAs Facebookside samtidig med distribusjon av papirutgaven.

Bak OSA-Sporet står en redaksjon med medarbeidere fra flere deler av Sporveien. Vi har interesse for det papirbaserte mediet, og den kreative prosessen en bladutgivelse er.



Busssjåførens betroelse

Avfetting

Arbeidsfolk i Sporveien sitter alt for mye i ro. Mange av oss eser sakte, men sikkert ut, og vi blir feite. Mange har forklaringer og bortforklaringer. Noen gode og noen dårlige. Jeg gikk tom for alle unnskyldninger.

Gammel moro og litt lat. Eller livsnyter? Det høres mye bedre ut, men betyr akkurat det samme. Så jeg lette lenge etter de enkle løsningene for å få bukt med overhengen. Jeg har lest meg til mange ulike måter å gå ned i vekt på, det finnes minst like mange metoder som det finnes oppskrifter på eplekake.

Åjo, jeg er et svakt menneske. Jeg har forsøkt før, hardest i 2011 og 2012, med personlig trener. Det jeg husker best var trenerens oppmuntring til en svett kropp; «bare litt til, det er snart over», eller enda verre den om at «bare en gang til».

Mitt mål ble kokt ned til å øke kaloriforbruket med 600 kalorier hver dag seks dager i uka i ett år. Det skulle gi 7000 kalorier i økt forbruk, eller vel en kilo vektnedgang annenhver uke. Tilsvarende en times gange seks dager i uka. I tillegg til å erstatte det meste av sukker, poteter, brød, ris og pasta med grønnsaker og fisk.

Det meste er prøvd før, men ikke alt samtidig. Denne gangen ble det hele timet og tilrettelagt. Den timelange trimløypa ble gått opp i god tid og kunne enkelt utvides til to, og jeg hadde testet ut hvor mye grønnsaker som skulle til for å erstatte ei brødiskive.

Det viktigste rådet jeg fikk var å ikke begynne 1. januar, men 1. desember eller tidligere. Hver smule bør evalueres, daglige veiinger viser skjebnen, i starten brukte jeg også den tiltenkte fridagen på å samle skritt. Uansett vær. Ingen unnasluntring.

Den største utfordringa ligger nok i det viktigste rommet i et hvert hjem; kjøkkenet. Å endre på etablert kosthold høres håpløst ut, men er enkelt når det planlegges og utrolig effektivt når målet er vektnedgang. Enklere om du bor alene (og da har du absolutt ingen unnskyldninger), bor du sammen med andre må de være med på ditt opplegg.

Hva skjedde? Det ble som å trekke proppen ut av badekaret. Da jeg begynte i Sporveien i 2005 fikk jeg en treningsdress, den er velbrukt og alle sømmer holder fortsatt sammen, dog noen i relativt dyp spagat.

I forbindelse med en «Dytt»-aksjon for få år siden fikk jeg en tilsvarende i samme størrelse. For å bruke Homer Simpsons ord; da jeg skulle dra den nye bukse-delen på var ikke plass til tvillingene. Nedtur. Men etter få uker med ovennevnte regime fant jeg bukse fram igjen og denne gangen gled den på som et perfekt pølseskinn og begge tvillingene fikk plass. Ikke god plass. Men plass. Opptur. Etter fire måneder har jeg mistet 22 kg, fire skjorte- og tre buksestørrelser. Men viktigst er at jeg ikke lenger føler at en times gange tar på. Nå ser jeg fram til flere omveier.

Mange er de som har hintet oppigjennom. Den jeg husker best var da fastlegen jeg har hatt siden jeg var student en gang mot slutten av forrige årtusen spurte om det var lenge siden jeg hadde byttet buksestørrelse. Emnet ble aldri mer berørt inntil jeg traff fastlegen utenfor legekantoret for et par uker siden og fortalte at jeg skulle snart bytte tilbake til den gamle broka fra da Jagland var statsminister. Hun gliste bredt.

Trimløypa går forresten rundt Østre Gravlund, dels for å minne meg selv på hvorfor jeg gidder, dels fordi det brøytes snø bedre inne på gravplassen enn på fortauet utenfor i Tvetenveien. Etter å ha trampet rundt noen ganger kunne jeg berolige meg selv med at de sukk og stønn jeg hørte på gravlundene kom fra meg selv og noen få andre jeg treffer på som ennå husker

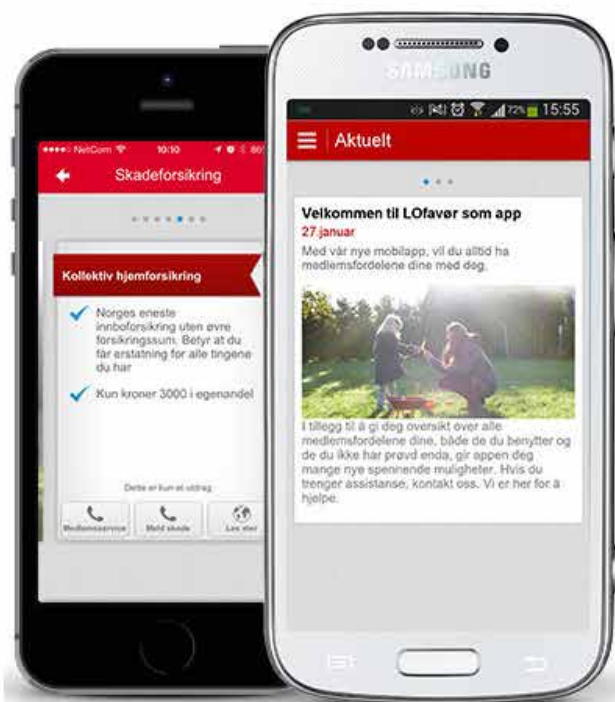
Morgentur: 60 minutter, 600 kalorier, 6000 skritt.



lovnader fra 1. januar. Men en vet jo aldri. De som ligger der kan jo også heie på meg. Det begynner å bli trangt der også. Jeg går for livet.

Teksten ble skrevet våren 2018.

Frode Eriksen (sign)



LO favør

TRYGGHET I PRIVATLIVET



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

Vi er kollektivt medlem av Østkanten Bluesklubb!



Møt opp på konserter og arrangementer til medlemspris. Konserter (stort sett) på Herr Nilsen!

www.ostkantenbluesklubb.no