

# Omnibus

INFORMASJONSORGAN FOR BUSSARBEIDERKLUBBEN OSA FAGFORBUNDET  
NOVEMBER/DESEMBER 2017 (04/17) 11. ÅRG.

God jul  
og godt  
nytt år!

OSA-leder Rune Aasen til Omnibus:

## – OSA har arbeidet hardt for å beholde Unibuss i Sporveien. Det er ingen selvfølge at det skulle bli slik.

Leder i Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA), Rune Aasen, sier i et intervju med Omnibus at dette er den største og viktigste av kampene han har kjempet; å beholde Unibuss og Sporveien samlet under samme paraply.

Aasen sier i et intervju med Omnibus at det ikke er en selvfølge at Unibuss er en del av Sporveien. – Det er et resultat av at OSA har hatt tillitsvalgte rundt om i alle styrende organer der vi kan påvirke, og når det gjelder Unibuss fikk vi påvirket nok til at selskapet ble værende under Sporveisparaplyen.

– Carl I. Hagen (Frp) ville gi bort Unibuss. De satt på Rådhuset og ringte rundt til andre busselskap, men fikk ingen respons. Og slik har det vært siden jeg kom inn i sporveisstyret i 2000, sier Aasen.

Omnibus treffer Aasen mens det stormet som heftigst rundt Ruters planer om å legge ned servicepunktene, og mye av hans tid gikk med til å arbeide for å beholde arbeidsplassene til 17 OSA-medlemmer. Den kampen ser nå ut til å være vunnet.

En annen kamp han er godt fornøyd med å ha vunnet er kampen om sporveisnavnet. Da Sporveien ble delt i 2007, skulle den ruteproduiserende delen få et midlertidig navn, noe som ble Kollektivtransportproduksjon AS. Navnet ble sittende i seks år.

– Det var ikkeno´ stolthet i det navnet, konstaterer Aasen i dag, vel vitende om at konsernet siden 1. september 2017 heter Sporveien og bare det.

– Jeg tror de ansatte setter pris på det, sier han til Omnibus.

*Les hele intervjuet på side 4 og 5*

**Ny bok om økonomiske kriser i Europa  
Yanis Varoufakis:**

**OG DE SVAKE LIDER DET DE MÅ?**

«Få finansministre har et like stort talent for økonomi som Varoufakis.» Joseph Stiglitz  
Dessuten har han en sjelden formuleringsevne!



FOTO: FRODE ENIKSEN

Leder i OSA, Rune Aasen, er fornøyd med at Unibuss er en del av Sporveien, men vil ikke hvile på laurbærene og minner om at det er nytt valg i 2019.

**OSA kjempet mot Ruters planer om å legge ned servicepunktene. Nå er det klart at Ruter snur og vil utvikle servicepunktene videre.**

**Se side 6**

**Shavarsh Karapetyan ofret idrettskarrieren for å berge livet til 20 busspassasjerer.**

**Se side 8**



## Refleksjon

Dagens fragmenterte og uredigerte mediehverdag bidrar til at det trykte ord framstår som viktigere enn noen gang. Både for å se sammenhenger og for å skaffe seg oversikt.

Det er beklagelig at Sporveien har lagt ned alle sine papirpublikasjoner. Selv ikke flaggskipet Sporveisnytt fikk et liv etter etableringen av Intranettet. Nettet er fint til så mangt, særlig til kjappe nyheter og tidskritiske meldinger, men er ikke et alternativ til en redaksjonelt redigert publikasjon. Denne kunne bidra til å skape en arena for refleksjon over egen arbeidsplass og eget samfunnsoppdrag på en grundigere måte enn hva nettets flyktige og tilfeldige informasjonsstrøm byr på.

Bussarbeiderklubben OSA vil med vårt eget informasjonsorgan bidra med litt refleksjon, og til at noen av puslespillets biter finner sin plass.



Sporveiens sommermagasin kom første og siste gang i 2013. Var det alt?

Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) bruker mye tid og penger på sitt hovedorgan, OSA-Sporet, som utkommer med rundt fire utgaver hvert år. Dette er et satsingsområde, og klubbene mottar et antall eksemplarer som legges ut på brakkene. Det kan også lastes ned fra OSAs nettsted; [osa-sporveien.no](http://osa-sporveien.no). Her vil en også finne Omnibus i pdf-utgave.

Vi tror at noe håndfast har en egenverdi som ikke kan overvurderes. Derfor bruker vi litt tid, men ikke så mye penger på dette.

\*\*\*

Ruters julebestilling til sine underleverandører gir julefri til Ruters egne ansatte. Tiden er over da også førerne i kollektivtrafikken kunne bruke julekvelden sammen med familien. Sin egen familie vel og merke.

\*\*\*

**Omnibus** utgis av Bussarbeiderklubben OSA Fagforbundet.

Bidrag i form av artikler, notiser eller ideer mottas med glede og interesse! Kontakt oss på [osaalnabru@unibuss.no](mailto:osaalnabru@unibuss.no)

Omnibus utkommer etter planen annenhver måned eller ved behov. Dette er nr. 4/17 (11. årgang) og redaksjonen ble avsluttet 12. desember.

Redaksjon: Marit Sauge (ms) (ansvarlig redaktør), Frode Eriksen (fse) (redaktør, reporter, design mv.), Einar Nielsen (en), m.fl.

Tidligere utgaver: [osa-sporveien.no/klubbsider/bussklubben](http://osa-sporveien.no/klubbsider/bussklubben)

Omnibuss (fra latin **omnibus**, 'for alle') var opprinnelig en betegnelse på en større, hestetrukket vogn for passasjerbefordring. (Wikipedia)

## Inspirerende om klima

Lesetips: **Per Espen Stoknes**

«Det vi prøver å tenke på når vi ikke tenker på global oppvarming.»

Boken er delt i 3 deler: *Tenke, gjøre, være*. Stoknes fører oss igjennom og lenger enn statistikk og døde tall og inn i konstruktive tenkesett, som viser at vi har et handlingsrom. Et klokere natursyn er å finne i filosofi og religioner og i vår evne til å se kunst i naturens skjønnhet.



ms

## Nær pensjonssmell på landsmøtet

En var nær ved å gå på tidenes pensjonssmell da handlingsprogrammet skulle vedtas og landsmøtet stemte for bussarbeider Ole Roger Berg sitt forslag om å bevare bruttoprinsippet når nye offentlige tjenstepensjoner skal framforhandles.

Forbundsleder Mette Nord gikk så på talerstolen og sa at dette ville redusere forhandlingsrommet drastisk til dem

som skal jobbe for å sikre medlemmenes framtidige tjenstepensjon. Deretter valgte Berg å trekke sitt forslag.

- Det var aldri min intensjon å redusere våre forhandlers muligheter til å forhandle, sa Berg, ifølge Fagbladet.

Fagforbundets landsmøte ble avholdt 16. - 20. oktober i Oslo.



Ole Roger Berg.

Foto: Kari-Sofie Jenssen/Faaforbundet

## Fagforbundet vil ha streikerett på pensjon

- Regjeringen har prioritert å gi skattereduksjoner til privat pensjonssparing. Det er å subsidiere dem som har gode jobber og råd til egen sparing, sa Fagforbundets leder Mette Nord fra talerstolen i Folkets Hus under Fagforbundets landsmøte.

Hun gikk også til angrep på arbeidsminister Anniken Hauglie for ikke å tariffeste en ny pensjonsordning for offentlig sektor.

- Hun sier det er en altfor viktig

sak til å løses en meklingsnatt hos riksmekleren. Det har hun i og for seg rett i, men en ny pensjonsordning er også altfor viktig til at medlemmene våre skal bli fratatt retten til å si ja eller nei i en uravstemning.

- Derfor er vårt krav at pensjonsordningene skal tariffestes, sa Nord.

Bussførerne fikk tariffestet sin pensjonsordning ved etableringen av Bussbransjeavtalen (BBA) i 2007.

## Bussarbeiderklubben

Leder: Marit Sauge, mobil 458 10 034

E-post: [osaalnabru@unibuss.no](mailto:osaalnabru@unibuss.no)

Kontortid: mandag-torsdag

kl. 12.26-13.41, eller etter avtale

Tlf.: 48 01 96 58, Adr.: Strømsveien 196-19E

Styret: Marit Sauge, Frode Eriksen, Einar Ni

Miloš Mášik.



**Nye medlemmer ønskes velkommen!**

Meld deg inn på: [osa-sporveien.no/bli-medlem](http://osa-sporveien.no/bli-medlem)

## Stortinget har endret loven og åpner for testing selvkjørende kjøretøy

- mens Rutersjefen ser for seg færre bussførere

**I flere byer legges det nå opp til testing av førerløse kjøretøy, etter at Stortinget 28. november 2017 vedtok lovendringer som åpner for dette.**

Blant annet i Oslo, Stavanger og Kongsberg er det konkrete planer om å teste kjøretøy og systemer, mens Skyss og AtB vurderer innkjøp av kjøretøy til bruk i Bergen og Trondheim. Ruter legger opp til utprøving i Oslo innen to år.

– Dette er en teknologi som dramatisk kan endre det vi holder på med i kollektivtrafikken, sier administrerende direktør i Ruter, Bernt Reitan Jenssen til NRK.

– Hvor fort det går, det vet vi ikke enda, men det er kjempeviktig for oss å følge med, og komme tidlig i gang for å lære mer om dette.

– Selvkjøring av både busser og biler vil redusere behovet for å ha sjåførere, sier Jenssen i Ruter.

Sistnevnte kommentar får flere til å reagere, blant annet OSA.

**OSA: Fortsatt behov for førere**  
For, tidligere i år la NHO Transport fram en rapport som viser at det trengs tusen nye bussførere hvert år framover. Det er 700 flere enn det som rekrutteres årlig nå.

– Ett problem er hvilke signaler Ruter gir til de som vurderer bussføreryrket i fremtiden, sier klubbleder i Bussarbeiderklubben OSA, Marit Sauge, og fortsetter:

– Bransjen er avhengig av rekruttering i uoverskuelig fremtid. Jeg har ikke tro på førerløse busser i sterkt trafikkerte områder uten at det går på bekostning av sikkerheten og følelsen av trygghet for andre trafikanter.

– Grunnen til at det ikke skjer flere skader og ulykker er at bussførerne tolker trafikkbildet bedre enn en computer, sier Sauge.

fse

## 25 mill. flere kollektivreiser i 2016

**Personbilbruken flater ut, mens det er sterk vekst i bruken av kollektive transportmidler, særlig de skinnegående.**

Ferske tall fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) viser at sterk vekst i bruken av kollektivtrafikk fra 2015 til 2016 er en trend som fortsetter fra foregående år.

Målt i personkilometer økte trafikken med tog, trikk og buss med 5 % fra 2015 til 2016, noe som betyr 25 millioner flere reisende. Sterkest vekst har trikk og bane, som siden 2010 har økt med 42 %, tog med 19 % og buss med 11 %. I absolutte tall er det buss som har sterkest vekst med 55 millioner flere passasjerer mellom 2010 og 2016.

Personbilbruken ser derimot ut til å flate ut, men utgjør fortsatt et stort volum, med 411 millioner reisende siden 2010.

I 2016 stod veitransport for 88 % av all persontransport i Norge.



FOTO: FRODE ERIKSEN

*Mange mange mange flere reiser kollektivt, som her fra Helsfyr med busslinje 100.*

## Omnibus for 10 år siden

Nyheten om at H-Frp-byrådet i Oslo ber bystyret om fullmakt til å selge Unibuss og Sporveisbussenes Turbiler skapte oppstandelse i OSA, da de tillitsvalgte ble kjent med forslaget. OSA-leder Rune Aasen sier til Omnibus at OSA vil kjempe mot salg av bussen. – Det er svært urettferdig, når selskapet og de ansatte der har gjort alt de er bedt om. – Her har bussen full støtte fra alle OSAs 1100 medlemmer, sier Aasen til Omnibus.

Omnibus er organ for Bussarbeiderklubben OSA siden 2004.



## På Hjul for 20 år siden

– Administrasjonen i AS Sporveisbussene har lenge tutet oss ørene fulle om hvor kostbare vi er. I klartekst har vi fått beskjed om at vi er 8 % for dyre på lønn, vi har 8 % for høy tidsbruk, og vi er 5 % for dyre på pensjon. Det aller første det nye styret i AS Sporveisbussene kommer til å gjøre er å forsøke å dumpe lønna vår. De skal behandle en innstilling fra administrasjonen om å melde overgang til NHO, skriver På Hjul.

På Hjul var organ for Bussklubben i Oslo Sporveisbetjenings Forening og OSA fram til 2004.



## Smånytt

### Årsmøte 2017

Bussarbeiderklubben avholdt årsmøte 11. desember.

### Superdyre superbusser



De to 24-metrene Hordaland fylkeskommune anskaffet for trafikk i Bergen for fire år siden kostet 20 millioner kroner. Nå skal de selges. Bussene har en løsning der hjulene drives av en elektromotor, som får energi fra biogass og bremsesystemet. Bussene har imidlertid en del geografiske begrensninger, og ruta som kjøres nå avsluttes ved årsskiftet. Bussene var delfinansiert av Transnova og EU, fylkeskommunen tok resten av regninga. (Bergensavisen)

### Billigere buss for barn

Byrådet i foreslår i sitt budsjettforslag for 2018 at aldersgrensen for barn justeres til seks til 18 år, mot dagens fire til 16. I den andre enden øker prisen for voksne, men mindre enn planlagt. Oslo forsøker å få Akershus med på å stoppe prisøkningene i 2018, og har allerede lagt ut 14 millioner kroner for å kompensere for regjeringens momsøkning i 2018. (Vårt Oslo)

### El-bussene kommer

Unibuss, Norgesbuss og Nobina er i gang med å teste to el-busser hver for Ruter. Unibuss sin første ble levert forrige måned, stasjoneres på Kg, og trafikkerer linje 74 mellom Mortensrud og Vika. (Unibuss)

# Oslo Sporveiers Arbeiderforenings leder Rune Aasen til Omnibus om: **\*Anbud \*Spekter \*Fagforeningsmedlemskap \*SOS-Barnebyene \*Feriehjemmene**

**«Fra OSA sin side har vi signalisert at det ikke bare er de ansatte i Sporveien som skal rasjonalisere.»**

OSA-leder Rune Aasen sier til Omnibus at bussanbud ikke er en tapt kamp til evig tid. – Fagforbundet er mot anbud, også på buss. Vi mener bussen burde vært drevet i fylkeskommunal regi, og tror det ville gitt bedre tjenester. Det jobbes med å synliggjøre kostnadene til Ruter og dets småsøstre landet rundt. Det som er trist med anbud er at det går ut over lønns- og arbeidsvilkårene til bussførerne, sier Aasen.

## **\*Sparer ikke på anbud**

Han er klar på spørsmålet om Oslo sparer noe på å anbudsutsette buss. – Nei, det tror jeg ikke. Og vi har også fått signaler fra høyere hold om at det trolig ville vært billigere å drifte buss uten anbud.

En annen sak han er stolt av, er at OSA bidro til at Jan Erik Skog fikk nødvendig bistand til å kunne stå i stormen rundt korrupsjonssaken i Unibuss. Skog varslet i 14 år om alvorlig korrupsjon mens han jobbet som elektriker på verkstedet på Alnabru og var tillitsvalgt i OSA.

Det var først da en salgssjef i MAN ble dømt for korrupsjon i Tyskland, og dommen refererte til forgreininger til et «kommunalt eid busselskap i Oslo» at saken ble tatt på alvor, slik at de som beriket seg på bekostning av Unibuss til slutt fikk sine straffer.

## **Ikke alle er mot anbud**

Aasen mener at hele Sporveien hadde vært anbudsutsatt uten OSA. – Hvis vi ikke hadde hatt 1600 medlemmer så hadde vi ikke kunnet stå imot anbudspresset. Unibuss ble innmeldt i NHO, og der har OSA mindre påvirkning på tariffen. De avtalene der er det Transportarbeiderforbundet og YTF som styrer og der er ikke alle mot anbud.

– Min oppfatning er at det er mange som mener det kan være det samme hvem de kjører for, sier Aasen.

## **\*Spekter?**

Derfor kunne det være en idé å melde Unibuss inn i Spekter, der konsernet for øvrig har sin arbeidsgiver-tilknytning. Aasen mener OSA og Fagforbundet ville ha hatt større innflytelse på busstariiffen da. Eventuelt medlemskap i Spekter er det imidlertid konsernstyret som avgjør, og det er litt fram dit, sier han.

## **Anbud ødelegger**

– Anbud ødelegger så mye, sukker Aasen oppgitt. Det er stort sett bare pris som gjelder. – De ansatte får ingen goder fra arbeidsgiverne lenger, for de som gir det taper til slutt på pris.



FOTO: FRODE ERIKSEN

*Mekaniker fra t-baneverkstedet på Ryen, Rune Aasen ble valgt som leder i Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) etter Stein Gulbrandsen i 2005, og er siden gjenvalgt.*

– Det første vi merket var færre useriøse utspill fra Frp. Og vi erfarer at dagens politiske ledelse lytter mer til oss.

## **Omorganisering**

Det nye byrådet har signalisert ønske om, og igangsatt arbeidet med å gjennomgå organiseringen av kollektivtrafikken i Oslo.

– Fra OSA sin side har vi signalisert at det ikke bare er de ansatte i Sporveien som skal rasjonalisere.

– Vi har spart 700 millioner kroner siden 2010 ved å omorganisere, men vi ser at det ikke stilles samme krav til Ruter. Det hadde vært bra om en tenkte i de baner, sier Aasen.

## **\*Viktig å være organisert**

I Unibuss er organisasjonsgraden lav, og de ansatte bussførerne har spredt seg i tre ulike forbund. Rune Aasen er øverste tillitsvalgte for Sporveiens største fagforening, men den minste klubben er i Unibuss.

– Det viktigste er at en organiserer seg, men vel så viktig er det at en velger riktig forbund. Jeg synes ikke noe om gratispassasjerer som får fordeler av alt arbeidet vi gjør.

– Mest fornøyd er vi likevel med at Unibuss fremdeles er en del av Sporveien. Vi mener det er viktig å ha bussdrift i egen regi, sier Aasen til Omnibus.

## **Bidrar til effektivisering**

Arbeidet med å rasjonalisere og omorganisere gjennom spareprogrammene Best sammen, har vært viktige for OSA.

– Vi overtalte Venstre til å ikke splitte Sporveien, mot at OSA bidro til å effektivisere. De kjøpte våre argumenter om omorganisering, og det er en viktig grunn til at det er politisk ro rundt Sporveien i dag. Men det trenger ikke å være. Det kan bli et nytt skifte i Oslo i 2019. Frp anbudsutsetter på ideologisk grunnlag, og det kan fort skje. Dette er det viktig å være klar over, så vi kan ikke hvile på laurbærene.

#### Møt på medlemsmøter

Aasen sier det ikke bare er viktig at medlemmene sier de står bak sine tillitsvalgte, men også at de faktisk møter opp når OSA arrangerer medlemsmøter. I viktige saker følger motparten med, - stort oppmøte er ikke bare stimulerende, det gjør det også lettere for de tillitsvalgte å stå i vervene.

#### Ruters førerløse

– Men skal en tro Ruter, så blir det ikke så mange medlemsmøter på bussen framover, sier Aasen, og viser til Ruters utspill om førerløse busser.

– Ruter gjør det ikke akkurat lettere å rekruttere bussførere når de sier at det kanskje kommer førerløse busser.

#### \*SOS-barnebyer

– Fagforbundet tar vare på medlemmenes interesser, og noe av det vi er stolte av er bidragene til SOS-barnebyer i Angola og i Murmansk. – I Angola sponser Fagforbundet en hel SOS-landsby, mens vi i Murmansk til nå har finansiert driften av ett bygg.

#### \*Feriehjem

– For våre medlemmer er også ferieheimene viktige, de får leie til halv markedspris, og er noe konkret en får igjen ved å være medlem av OSA, selv om ferieheimsutleie ikke er en del av kjernevirksomheten vår, avslutter Aasen.

fse

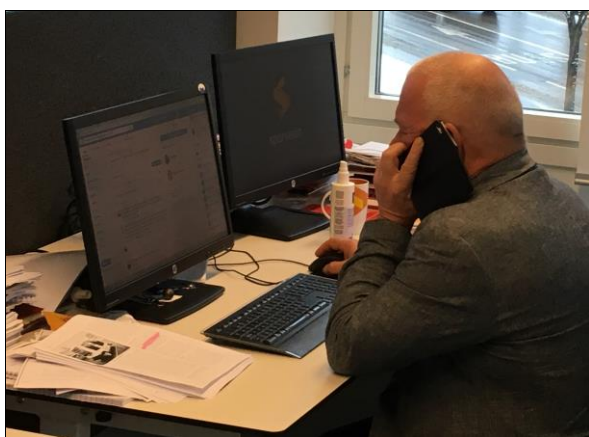


FOTO: FRODE ERIKSEN

Mobiltelefonen er i flittig bruk når OSAs leder organiserer arbeidet mot nedleggelsen av servicepunktene.



# Fire forbund og en bussbransjeavtale

**Bussbransjeavtalen (BBA) ble født i kjølvannet av massiv anbudsutsetting av bussruter landet over. Målet var å unngå at busselskapene skulle kunne konkurrere ved å presse lønnsnivået ned.**

Fagforbundet, Norsk Transportarbeiderforbund (NTF) og Norsk Jernbaneforbund er alle tilsluttet LO, og alle organiserer bussførere, så vel som YS-forbundet YTF.

Fram til sommeren 1995 var Norsk Kommuneforbund (i dag Fagforbundet) det eneste LO-forbundet som organiserte bussførere i Oslo Sporveier.

#### Betent anbudsspørsmål

Anbudsspørsmålet ble etter hvert så betent at det førte til full splittelse og eksklusjon/suspensjon fra tillitsverv av lederen av Bussklubben, som gikk inn for tilpasning til anbud. Klubbstyret meldte seg deretter ut av Oslo Sporveisbetjenings Forening (OSBF), som to år senere slo seg sammen med Oslo Sporveiarbeideres Forening (OSAF) og dannet Oslo Sporveiers Arbeiderforening.

Utbryterne etablerte Sporveisbussenes Fagforening og meldte seg inn i YS-forbundet YTF, etter forgivevis ha prøvd å komme seg inn i NTF.

Imens stablet OSA på beina et nytt styre i Bussklubben.

#### Mistet pensjonsordningen

Innføring av anbud førte blant annet til at førerne mistet ytelsesbasert pensjon, 40 % nattillegg og flere andre goder. Da Unibuss (som den gang het Nexus) i 2004/5 vant anbudet Oslo vest, kom et nytt LO-forbund inn; NTF. Det ble klart at tariffavtalene i private busselskap kunne bli en ny konkurransefaktor ved nye anbud. Og private avtaler var NTFs område.

Offentlig og privat eierskap ble en ny motsetning i tariff og organisering av arbeidstakerne.

#### Bussbransjeavtalen

Løsningen ble opprettelsen av Bussbransjeavtalen (BBA), slik at selskapene ikke kan konkurrere på laveste lønn. BBA kan ikke reforhandles uten at alle forbundene som er part i avtalen er med; Spekter, NHO, de tre LO-forbundene og YTF. BBA ble etablert i 2007 med virkning fra 1. januar 2008.

I LO er det «Bodø-vedtaket» fra 1998 som gjelder, som kort fortalt sier at det enkelte medlem selv bestemmer hvor man vil være medlem hvis jobben blir virksomhetsoverdratt til privat sektor.

På denne måten har bussen unngått mange av problemene de har i byggebransjen i dag.

ms/fse

#### Det skrives bok om OSA

Historien til Oslo Sporveiers Arbeiderforening (OSA) blir nedtegnet. OSA har gitt Idar Helle i De Facto oppdraget med å skrive foreningens historie fra 1997 til i dag. Boken kommer ut i 2020.

# Servicepunktene lever videre

I slutten av oktober fikk OSA vite at Ruter hadde bestemt å legge ned servicepunktene på Jernbanetorget, Majorstuen og Nasjonalteateret. Etter massivt press kom meldingen 30. november om at Ruter snur og vil se nærmere på hvordan servicepunktene kan videreutvikles.

Den opprinnelige meldingen fra 26. oktober 2017 gikk ut på at Ruter ville legge ned servicepunktene på Majorstua, Nationalteatret og Jernbanetorget. 17 av de 19 ansatte er medlemmer i OSA og alle 19 ble varslet om at jobbene ville forsvinne. Ruter mente at de kunne spare 7,5 millioner kroner på nedleggelsen.

Vedtaket fikk alle varsellamper hos OSA på Tøyen til å blinke. Dette kom helt uforberedt, og reaksjonene ble deretter og uvanlig sterke.

OSA påpekte at Ruter bruker 45 millioner kroner i året på å promotere seg selv, 300 millioner kroner i året på oppgaver for trikk og t-bane som Sporveien kunne utført for 50 millioner kroner, - og den kjensgjerning at Ruter eser ut som en godt gjæret bolledeig og nå koster like mye å drifte som trikken. Et poeng var også at Ruter gikk med flere hundre millioner kroner i overskudd i 2016.

OSA kalte nedleggingsvarselet for idioti, og konstaterte at man stadig oftere må ta kamper på grunn av vedtak og ideer fra Ruter, et selskap

OSA karakteriserer som et konsern som bruker skattepenger som en full sjømann, mens Sporveien har effektivisert for over 700 millioner kroner de siste årene.

OSA har i prosessen foreslått å videreutvikle servicepunktene, slik at de fortsatt kan tjene byens befolkning og gjester, og påpekt at de fleste mennesker setter pris på menneskelig kontakt, noe ingen app kan erstatte.

*Men OSA la spesielt vekt på at organisasjonen ikke var involvert i prosessen, som er klart brudd på hovedavtalen og arbeidsmiljøloven. OSA ble verken invitert til drøftelsesmøter eller dialog før vedtaket.*

30. november kom altså meldingen om at Ruter hadde akseptert å vurdere saken på nytt.

Det settes i gang en prosess mellom Sporveien og Ruter for å se på oppgaver, plassering og andre behov servicepunktene dekker. OSA forutsetter at de ansattes organisasjoner blir tatt med i denne prosessen.



Eksteriør av servicepunktet på Jernbanetorget T-banestasjon. Foto: Ruter.

## Bussarbeiderklubben støtter servicemedarbeiderne!

På et styremøte 13. november sier styret i Bussarbeiderklubben at servicepunktene er nyttige for bussførerne, som ellers må svare på spørsmål fra turister og andre tilreisende på holdeplassene. Servicepunktene bidrar også til mindre ombordsalg, som gir uforholdsmessig store forsinkelser og merarbeid i form av oppgjør. Klubben slutter seg til hovedstyret i OSA sitt vedtak om at servicepunktene ikke skal legges ned.

fse

## Store anbudspakker gir lavere enhetspris

I en fersk rapport fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) heter det at en anbudspakke på ca. 3 millioner vognkilometer per år gir de laveste enhetsprisene.

Det er fylkeskommunene som har ansvaret for kollektivtrafikken, og i alle fylker er bussdriften konkurranseutsatt, med unntak av Nord-Trøndelag.

TØI sier at virksomhetskonkurranse må til for å holde kostnadene nede. Men fordi konkurransen er redusert over tid, anbefaler de flere bruttokontrakter og ikke minst større rutepakker. Dagens gjennomsnittspakker er på 1,8 millioner vognkilometer. Flere utlysninger samtidig vil også redusere konkurransen ved at operatørene ikke har kapasitet til å legge inn tilbud på alle anbudene.

En gjennomgang av 232 norske bussanbud viser at flere tilbydere gir en lavere pris per vognkilometer, samt at store anbudspakker gir lavere priser, skriver TØI.

TØI skriver at tidligere anbud i samme område øker antall tilbydere, det samme gjør bruttokontrakter, størrelsen på anbudet og at fylkeskommunen stiller med garasje og andre fasiliteter. Anbud gjennomført i Oslo og økt maksimalalder på bussparken reduserer antall tilbydere.

Kilde: «Kostnadsdrivere i kollektivtransporten», TØI.

## Gratulerer med dagen, Unibussansatt!

13. november 1927 startet Oslo Sporveier sin første bussrute. Sporveisbussene-Nexus-Unibuss, har med dette rundet 90 år.

Sporveiens første bussrute gikk mellom Lodalen og Alexander Kiellands plass, og lever mer eller mindre som linje 34 i dag. Den ble snart supplert med flere ruter.

Den kanskje mest kjente kom i 1931, «Bussringen», som var i drift til slutten av 40-tallet og kjørte i ytterkanten av datidens Oslo kommune, inntil sammenslåingen med Aker kommune i 1947. Deler av ruta eksisterer i dag som linje 20. Sporveismuséet kjører jevnlig bussringen på søndager slik den gikk før krigen, fra muséet på Majorstua. En guidet tur tar en drøy time der man får følge byens utvikling og kollektivtraffikkens historie.

Bussvirksomheten i Oslo Sporveier ble skilt ut som Sporveisbussene AS i 1997, og Nexus Trafikk AS ble opprettet som datterselskap 10. april 2003 for å konkurrere om anbud. I 2007 ble morselskapet Sporveisbussene fusjonert inn i Nexus, og fikk navnet Unibuss. Navnet Sporveisbussenes Turbiler ble imidlertid opprettholdt som et velrennomert merkenavn til 2009.

Unibuss har 1800 ansatte, hvorav 1500 bussførere, og disponerer 750 busser.



## Omnibus

ønsker alle en riktig



# God Jul

eller med andre ord...

I'd Miilad Said Oua Sana Saida  
 Tchestita Koleda, Tchestita Rojdestvo  
 Vrolijk Kerstfeest  
 Joyeux Noël  
 Glædelig Jul  
 Merry Christmas  
 Bonan Kristnaskon  
 Häid jõule!  
 Hyvaa joulua  
 Gleðilig jól  
 Kala Christouyenna  
 Shubh Bada Din  
 Gledileg Jol  
 Selamat Hari Natal  
 Nollaig Shona Dhuit  
 Mo'adim Lesimkha  
 Buone Feste Natalizie  
 Kurisumasu omedeto  
 Yoi kurisumasu wo  
 Cestitamo Bozie  
 Sung Tan Chuk Ha  
 Prieci'gus Ziemsvētkus  
 Linksmu Kaledu  
 Vrolijk Kerstfeest  
 Wesolych Swiat Bozego Narodzenia  
 Boas Festas  
 Craciun fericit!  
 Buorit Juovllat  
 Ilolaš Juovllat  
 Hristos se rodi  
 Feliz Navidad  
 Prejeme Vam Vesele Vanoce  
 Noeliniz Ve Yeni Yiliniz Kutlu Olsun  
 Froehliche Weihnachten  
 Chung Mung Giang Sinh  
 Kellemes Karacsanyi unnepeket  
 Nadolig Llawen

## Visste du at...?



Unibuss er et kommunalt eid selskap og datterselskap i Sporveien AS?

OSA, *Oslo Sporveiers Arbeiderforening*, organiserer medlemmer innen de fleste yrkesgrupper i Sporveien; førere på trikk, T-bane og buss, salgs- og servicemedarbeidere, verksteds- og anleggsarbeidere, renholdere, infrastruktur, administrasjon, kundekonsulenter og sentralbordsbetjening.

OSA er den største fagforeninga i kollektivtrafikken i Oslo.

OSA er et resultat av en fusjon 1. oktober 1997 mellom *Oslo Sporveiarbeideres Forening* (OSAF), som ble opprettet 16. juni 1900, og *Oslo Sporveisbetjenings Forening* (OSBF), som kan spore sine røtter tilbake til 1889.

OSA var fra begynnelsen tilknyttet *Norsk Kommuneforbund*, som i 2003 slo seg sammen med *Norsk Helse- og Sosialforbund* og tok navnet *Fagforbundet*.

I 2013 sluttet *Oslo Sporveiers Tekniske Arbeidslederforening* seg til OSA, og i 2014 fulgte *Helgedagsbetjenings Forening* og *Sporveiens Personalforening* etter.

OSA er organisert i sju klubber for: T-bane, sporvogn, verksted, infrastruktur, helgedagsbetjening og personal og buss.

OSA sponser SOS barnebyer i Angola og et eget sporveishus i en barneby i Murmansk.

OSA er politisk engasjert, fordi vi erkjenner at politikken påvirker arbeidsplassen vår både nå og i fremtiden. Derfor deltar vi aktivt i politiske diskusjoner, fanemarkeringer, valgkamper og andre tverrpolitiske arrangementer. Det er nettopp denne type arbeid som har vært med å skape de premisene vi i dag arbeider etter.

OSA har 1600 yrkesaktive medlemmer per oktober 2017.

Leder av Samferdsel og teknisk i Fagforbundet, Stein Gulbrandsen var leder av OSA fra 1997 - 2005,

## Kvardagsliv

[osaalnabru@unibuss.no](mailto:osaalnabru@unibuss.no)

### Hørt på bussen

- Far, er Liverpool en TV-serie?
- Nei, gutten min, hvordan det?
- Alle som ser på Liverpool sier at de venter på neste sesong.

### Dagens svenske

- Ole åkte buss i Norge. När han skulle gå av, frågade han i vilken ände han skulle gå av.
- Spelar ingen roll. Båda ändarna stannar.

# Ofret idrettskarrieren for 20 busspassasjerer

En av verdens alvorligste bussulykker skjedde 16. september 1976, da en ivrig busspassasjer forstyrret bussføreren slik at trolleybussen han kjørte med 92 passasjerer om bord havnet i den høstkalde Jerevan-innsjøen i Armenia, i datidens Sovjetunionen. En tilfeldig forbigående verdensmester i finnesvømming berget livet til 20 mennesker. Men ødela idrettskarrieren.

Bussen var på vei over ei bru, skjente ut og havnet på 10 meters dyp, 25 meter fra land.

**Tilfeldigvis hadde** finnesvømmere Shavarsh Karapetyan, sammen med broren Kamo, avsluttet en treningsøkt på 20 km jogging like i nærheten. De så ulykken og la på sprang mot brua.

Shavarsh Karapetyan ble tretten ganger europeisk mester og ti ganger verdensmester i den unorske idrettsgrenen finnesvømming, som enkelt kan forklares som langdistansesvømming med svømmeføtter.

## Shavarsh kastet seg ut i vannet.

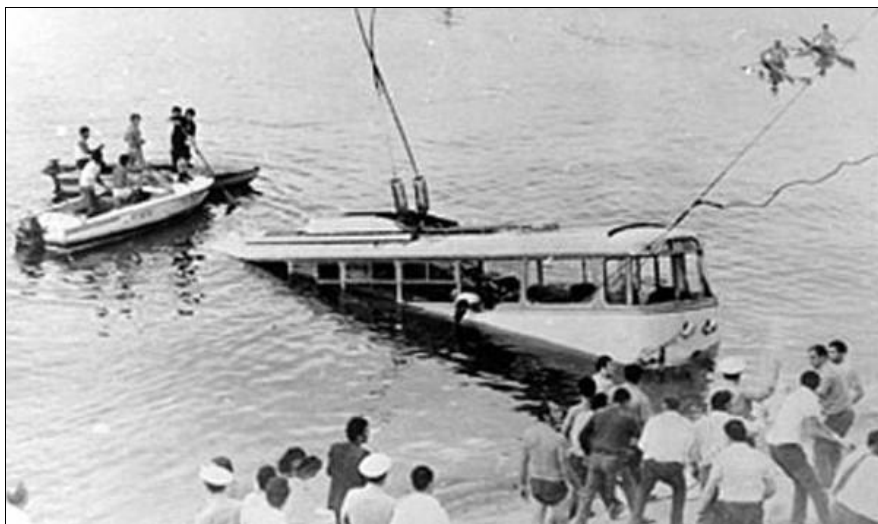
Forurensning gjorde at han så lite, men han famlet seg fram til bussen, og sparket med bare føtter inn et sidevindu.

Shavarsh enset ikke at han skar seg opp på glasset, og tok tak i den første han kom over og halte vedkommende opp til overflata. Der stod broren klar og fikk dratt de overlevende til land.

De visste at de hadde dårlig tid, og brukte ikke mer enn 20-30 sekunder på hver passasjer.

**Shavarsh og Kamo** berget på denne måten livet til 20 mennesker. Flere ble trukket ut av bussen, men overlevde ikke. I tillegg kom et skittent bussete som han i det mørke vannet trodde var et menneske.

Til slutt maktet ikke Shavarsh mer. Da hadde dykkere kommet til, men de hadde ikke luft i tankene, så de som Shavarsh hadde dratt ut av bussen var de eneste som overlevde.



Shavarsh Karapetyan sees her på vei inn i trolleybussen.

**Hendelsen ble, som vanlig** var ved ulykker i Sovjetunionen på denne tiden, dysset ned. Den ble først nevnt to år senere i kommunistpartiets sentralkomité's avis, Pravda. Virkelig bred omtale fikk hendelsen 12. oktober 1982, da kommunistpartiets ungdomsbevegelse Komsomol sin avis Komsomolskaya Pravda publiserte en artikkel under tittelen "Seierherrens undervannskamp". Etter dette fikk han 60.000 brev fra beundrere landet rundt.

**Men Shavarsh ofret helsa** på bergingsdåden, og lå i koma i 45 dager med blodforgiftning fra kloakken, som ble sendt urensset ut i sjøen, samt den lave temperaturen som ødela lungene hans. Idrettskarrieren var over, men han slo seg senere opp som skoprodusent i Moskva under merkevaren "Second Breath".

Shavarsh berget i tillegg livet til flere mennesker fra en brennende bygning i Moskva, som han var i nærheten av den 19. februar 1985.



Shavarsh Karapetyan, t.v. mens idrettskarrieren var på topp, t.h. fra 2015 (Foto: Wikipedia). Han gjennomførte militærtjeneste i 1975-76. Han bor i Moskva og er født i Vanadzor i Armenia,

**Shavarsh har gift navn** til asteroidebeltet 3027 Shavarsh, som ble oppdaget av den russiskfødte astronomen Nikolai Chernykh.

I 2014 var Shavarsh en av fakkeltåerne ved vinter-OL i Sotsji, på en etappe mellom Moskva og Krasnogorsk.

**Shavarsh Vladimirovitsj Karapetyan** har mottatt flere utmerkelser, og er æresborger av Jerevan.

fse

” Rutebussene skal standardiseres, så det blir slutt på at stoppknappfarge og seteavstand hindrer gjenbruk av rutebusser i andre deler av landet.

Det gjør derimot kravene om at nye kontrakter skal trafikkeres med splitter nye rutebusser!

Meld deg ganske enkelt inn i Bussarbeiderklubben OSA på

[osa-sporveien.no/bli-medlem](http://osa-sporveien.no/bli-medlem)

Velkommen som medlem!

[osa-sporveien.no](http://osa-sporveien.no)

