

Omnibus

INFORMASJONSORGAN FOR BUSSARBEIDERKLUBBEN OSA FAGFORBUNDET
AUGUST 2017 (02/17) 11. ÅRG.

Førerløse busser øker behovet for bussførere

Selvkjørende busser vil ikke redusere behovet for bussførere, snarere tvert imot. Ruter planlegger å starte et prøveprosjekt i 2018 med inntil 20 selvkjørende kjøretøy. Det utdannes 300 nye førere i året, mens behovet er 1000.

Prosjektet som Ruter planlegger skal etter hvert anbudsutsettes og testes i et begrenset boligområde, men representerer ikke noe alternativ til bussførerkjørt kjøretøy, snarere tvert imot. Førerløse kjøretøy vil øke behovet for nyrekruttering til yrket ifølge arbeidsgiverforeningen NHO.

Konkurrerer med bilen

For de selvkjørende bussene, eller snarere minibussene er tenkt å frakte passasjerer fra boligområder og inn til hovedfartsårer. En kan derfor snarere se på selvkjørende kjøretøy som en konkurrent til privatbilen, som mater reisende til eksisterende og ny planlagt kollektivtrafikk.

Stort behov for førere

NHO Transport har reagert på Aftenpostens oppslag i sommer ved at avisen skaper et inntrykk av at behovet for bussførere

reduseres. – Det motsatte er tilfellet, og for NHO Transport er det viktig å fremheve behovet for flere sjåførere de kommende årene, sier administrerende direktør i NHO Transport, Jon H. Stordrange.

Trenger 1000 i året, har 300

I rapporten "Framtidig behov for sjåførrekruttering til kollektivtransporten", utarbeidet av Urbanet Analyse AS for NHO-Transport, som ble lagt fram tidligere i år, forsøkes det å tallfeste behovet for bussførere de neste 15 årene.

I rapporten heter det at antall nyutdannede førere i dag bare dekker opp for de som skal gå av med pensjon, og ikke den økte trafikken som følge av nye klimamål.

Høy snittalder

Bussføreryrket domineres av eldre menn, to av tre er over 50 år, bare fem prosent



Førerløse kjøretøy er testet i Oslo, og som her hvor Ligier EZ-10 demonstreres i Kista ved Stockholm i Sverige i april 2016. Ruter vil i gang med et prøveprosjekt i Oslo neste år. (Foto: Ulf Klingström, Wikipedia)

er yngre enn 32 år. 21 prosent av bussførerne er i dag 62 år og eldre og 4000 skal gå av med pensjon de neste ti årene.

Ifølge Klimamålet og Nasjonal transportplan skal all vekst i reisebehovet i de større byene tas med gange, sykkel og kollektivtransport. Urbanet Analyse estimerer at det

trengs ytterligere 8500 bussførere for å nå planlagte klimamål innen 2030. Det gir et behov på rundt 12500 førere fordelt over 12 år.

Ettersom det bare utdannes 300 bussførere i året, blir det en underdekning på 700 bussførere hvert år framover.

fse

Bedre regulering på Sentrumsanbudet

Fra april i år har vi endelig fått gjennomslag for tilstrekkelig regulering på sentrumslinjene i Oslo. Nå kan vi ta hensyn til passasjerer med særlige behov eller bli forsinket i trafikken og likevel være i rute på neste avgang etter en god regulering med tid til

beinstrekk, vann og toalettbesøk. Når flere busser skal regulere samtidig i rushen, innebærer det at vi må flytte frem bussen flere ganger etter hvert som avgangene går. I rushen på Helsfyr på rute 37 må vi kjøre frem til påstigningsholdeplassen så snart

bussen foran har kjørt, hvis alle skal få plass til avstigning ved fortauskanten. Der mange kjører fast på en rute, ser dette ut til å gå greit, og etter hvert vil vi nok komme inn i en rytme med dette. Ettersom det er mye å spare på kortere regulering, er det i vår interesse å få dette til å fungere.

ms

Leder: Velg!

For ikke så lenge siden var det kjønn og tykkelsen på lommeboka som avgjorde om en fikk stemme ved Stortingsvalg.

I 1814 kunne vel 40 prosent av alle menn over 25 år stemme ved Stortingsvalg.

Andelen falt utover på 1800-tallet fordi

antall husmenn og eiendomsløse økte sterkt, for uten eiendom, ingen stemmerett. Mellom 1860–1870 hadde 7,5 prosent av befolkningen stemmerett, og i 1880 vel 30 prosent av alle menn.



Stemmeurne fra Sogn og Fjordane. (Foto: Wikipedia)

De nye gruppene av offentlig og private funksjonærer var i hovedsak jordløse, og fikk heller ingen stemmerett. Ved innføringen av parlamentarismen i 1884 var kravet for stemmerett for menn en skattbar inntekt på 500 kroner på landet og 800 kroner i byene.

Allmenn stemmerett for menn kom i 1898, for kvinner i 1915.

De fleste måtte kjempe for sin stemmerett. For den gryende arbeiderbevegelsen var dette en av kampsakene og en viktig faktor i arbeidet med å synliggjøre og realisere egen politisk kraft og innflytelse over samfunnsutviklingen.

1. juli åpnet forhåndsstemmelokalet i rådhuset i alle landets kommuner.

Demokratiet blir til av de som møter opp. Den dagen ingen møter, er diktaturet innført som statsform.

Så derfor: Stem!

Krise i luka

Å stikke hue innom luka for å høre om det var behov for et par ekstra hender tilhører fortiden. Men ikke før ble luka stengt så flommet mobilen over av SMS-er med inntrengende bønn om flere overtidssknader.

Lukebefalet bruker heldigvis vettet bedre enn de som bestemte dens avvikling.

Etterpåklokskap er riktignok en eksakt vitenskap, men hva med å starte med slike eksperimenter når en ikke har ekstrakjøring med trikk, fotball, tog og overgang til ny sommerplan samtidig?

For eksempel i september...

Ikke mobb Pilotfish'en min!

Hærverk på Pilotfish-skjermer og ledninger løser ingen problemer, selv om det skjer i frustrasjon, sinne eller fortvilelse.

Muligvis er det ikke blitt godt nok informert om at systemet fortsatt er under utvikling. For å finne et rimelig nivå på verdiene som førerne skal måles etter, og legge dette inn i systemet, trenger Unibuss mye data fra rutekjøring. Rutene og busstypene er forskjellige, og rushtid, dag og natt gir ulike utslag.

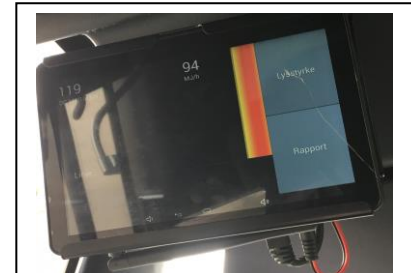
Vi har fått vite at systemet noen steder er koblet til bremsepedalen og andre steder måler både brems og bruk av retarder. Kobling til bremselys er åpenbart misvisende, ettersom en fot på bremsen ofte er bremseberedskap og ikke bremsing.

Erfaringene med Pilotfish blir gjennomgått en gang hvert kvartal. Dette er ikke noen vurdering av førerne, bortsett fra noen utvalgte fra ledergruppa, som gjør det frivillig.

Mangelrapport vil bli betydelig enklere når denne funksjonen kommer i drift. Da får verksted og TL meldingen samtidig, og



Fint med grønn kjørestil, men hva som er grønt er ennå ikke helt klarlagt. Pilotfish trenger alle data den kan få.



Det er ikke forbudt å bremse, og da blir det gjerne litt rødfarge på skjermen.

førerne kan se hvilke feil som tidligere er meldt.

Noen synes allerede det er interessant å sammenligne sitt eget drivstofforbruk og kjøremønster fra dag til dag. Blir det urimelig mye rødt og «ikke godkjent», så er det greit å vite at justeringer kommer

ms



GLIMT FRA FORTIDEN: Busslinje 21 i Colbjørnsens gate trolig i 1945. Denne trolleybussen er en A-15704, liten NEBB. Nærmest krysser Nils Juels gate og bakerst ender Colbjørnsens gate i Haxthausens gate. Foto: Ukjent fotograf, Oslo byarkiv, AS Oslo Sporveiers samlinger (<http://oslobilder.no/BAR/A-40202/Ua/0008/308>)

Anbudsnytt:

Nettbuss og Tide vant Trondheim

I Oslo har Unibuss vunnet to mindre kontrakter. Årets stor kontrakt, rutebuss i Trondheim, gikk til Nettbuss og Tide Buss. Nå forbereder Ruter utlysningen av de viktige Romerrikskontraktene.

Siste dag i juni kom meldingen om at AtB (det lokale Ruter i Sør-Trøndelag) tildelte de to største Trondheimskontraktene til Nettbuss og Tide Buss for perioden 2019-2029. Det skal etableres en helt ny metrolignende rutesstruktur i Trondheim, med knutepunkter for overgang og avvikling av billettsalget om bord.

Målet er at dette skal sette seg før skolestart 2019, ifølge administrerende direktør i AtB, Janne Sollie.

Trondheimskontrakten gjelder rutebuss i Trondheim, Klæbu, Melhus og Malvik og samlet årlig kontraktsverdi er på om lag 800 millioner og over 8 milliarder kroner i kontraktperioden. Foruten Unibuss, konkurrerte Trønderbilene AS, Keolis Norge AS, Boreal Buss AS og Nobina Norge AS om kontraktene.

En mindre kontrakt Unibuss har sett på er den for Kristiansand og tre nabokommuner. Denne anbudskonkurransen ble vunnet av Boreal Buss AS, og har en verdi på 2 milliarder kroner over sju år, med mulighet for forlengelse i tre til. Foruten Boreal leverte Nettbuss AS, Tide Buss AS, Sørlandsruta AS og L/L Setesdal Bilruter inn tilbud.

Unibuss for trikk og beredskap

I Oslo har Unibuss sikret seg to kontrakter. Den ene er en generell beredskapskontrakt med Ruter, den andre gjelder buss for trikk 17 og 18.

Beredskapskjøringen har Nettbuss har hatt det siste året. Den nye kontrakten er på tre år med opsjon på inntil fem år til. Unibuss søker nå etter 12 erfarne førere til de inntil fem bussene som skal inngå i kjøringen. Etter planen er det Volvo leddbuss som skal benyttes, som ved kontraktsstart trolig får stasjoningssted på Disen, Grønli og Skøyen. Kjøringen kan omfatte alle ruter i Ruters område. Førerne utstyres med nettbrett der de får oversendt trasekart etter behov. Kontrakten kjøres fra Kg.

Avvikskjøringen for trikkens linje 17 og 18 omfatter åtte leddbuss som skal knytte sammen trikkenettet når trikkesporene i Kristian Augusts gate og Tullins gate rehabiliteres. Bussene kjører mellom Jernbanetorget og Holbergs plass fra 14. august og til uti februar 2018. Kjøres fra Alg.

Romerrikskontraktene kommer!

I høst planlegger Ruter å lyse ut anbud på de seks kontraktene på Romerike samt Nittedal og Årnes/Gardermoen. Det skal satses mer lokalt, med færre linjenummer fra Oslo, men høyere frekvens på de som opprettholdes. I dag er det Norgesbuss som kjører på Nittedal, Nettbuss på Årnes/Gardermoen, mens Romerrikskontraktene er delt mellom Nettbuss (3), Unibuss (2) og Nobina. Det er ikke helt avklart hvordan kontraktene skal pakkes når de lyses ut. Fortsettelse følger.

Smånytt

Innstilling av DAB-radioen

Slå på strømmen, vent på oppdateringer, trykk en gang kort på DAB-knappen og skru på hjulet til du finner riktig kanal. Trykk en gang kort midt på hjulet, og den aktuelle kanalen er valgt. Etter noen sekunder kan volumet justeres med hjulet.

Unibuss reddet skoleslutt

En uke før sommerferien startet brant gymsalen ved Toppåsen skole ned. Skolen måtte legge alle planer på nytt, noe salgssjef i Unibuss Tur, Bjørn Skinnarland, hadde fått med seg. Han tilbød skolen å hente og bringe elever i 6. klasse til og fra Inspira Science Center ved Sarpsborg mot dekning av bompenger og drivstoff. Tilbudet ble akseptert med alle slags takk. (Unibuss)

Lund leder Ruters styre

Rett før sommeren ble Kjetil Lund valgt til ny styreleder i Ruter etter Bernt Stilluf Karlsen. Lund har vært styremedlem siden 2016, og er direktør for klima og myndighetskontakt i Statkraft. (Ruter.no)

100 mill for buss for tog

De 400 bussene NSB leier inn i sommer for å kjøre buss for tog koster rundt 100 millioner kroner. Regningen ender til slutt hos Samferdselsdepartementet. For turbilbransjen er dette en anledning til å nå balanse i regnskapene, ettersom mange av sommeroppdragene er tapt til østeuropeiske førere som jobber for under 50 kroner timen. (DN.no)

Fougners vei gjenopprettes

Bussholdeplassen Fougners vei gjenopprettes etter to års dvale. Ruter la ned holdeplassen den 15. august 2015, som da ble betjent av busslinjene 21, 28, 345 og 435, og begrunnet det med bedre fremkommelighet, og 18 sparte sekunder per bussavgang. Ruter argumenterte også med at det var kort vei til andre holdeplasser. Etter lokalt engasjement som samlet 500 underskrifter og flere deputasjoner i Samferdsels- og miljøkomiteen har byrådet gått inn for at holdeplassen gjenopprettes. (Akers avis Groruddalen)

USB på buss og t-bane

Nå har også bussene i Oslo fått også ladepunkt ved setene, slik som på t-banen. Slik blir det enklere for kontrollørene, og de som ønsker å jobbe på reisen får mulighet til det..



Kontaktinformasjon til Bussarbeiderklubben:

Leder: Marit Sauge (mobil 458 10 034)

Tlf.: kontor: 48 01 96 58

E-post: osaalnabru@unibuss.no

Kontortid: mandag-torsdag kl. 12.15-13.30,
eller etter avtale

Besøksadresse.: Alnabru, Strømsveien 196-198



Nye medlemmer ønskes velkommen!

Nye og gamle medlemmer kan henvende seg til kontoret på Alnabru for å få t-skjorte (nå med valgkamp-logo!), samt foreningspin.
Kan du ikke møte personlig, send oss en e-post!

Bussarbeiderklubben OSA

Vi arbeider for gode lønns- og arbeidsvilkår, og at kollektivtrafikk skal være et offentlig anliggende. Vi er imot anbud og privatisering. Kollektivtrafikken trenger langsiktighet, og bør ikke drives med profitt. Gode arbeidsvilkår gir bedre helse og levevilkår.

Feriehjemmene våre!

OSA har fått nye nettsider der alt er blitt oversiktlig og enkelt å bruke. De er også tilpasset mobil og nettbrett.
Adressen er: **osa-sporveien.no**

Her finner du alt du trenger å vite om dine medlemsfordeler, info om alle klubbene i OSA og lenke til feriehjemmene. Så ta en titt!
Du kan også gå direkte inn på Feriehjemmenes nyoppussede nettsted: **osaferie.no**

Kraftig trafikkvekst på sentrumsanbudet

De seks rutene på sentrumsanbudet hadde en formidabel vekst i antall reisende i kontraktsperioden fra 2008 til 2017. Da Unibuss fikk sentrumskontrakten i 2008 hadde rutene 22,1 millioner reisende, mens da den ble fornyet i år var det nesten dobbelt så mange som reiste med busslinjene 20, 21, 34, 37 og 54. Sterkest vekst har busslinje 21 med en vekst på 4,8 millioner reisende, eller mer enn en dobling.

Antall reisende	2007	2017	Endring
Busslinje 37	7,3 mill	11,4 mill (+ 4,1 mill)	
Busslinje 20	7,2 mill	10,3 mill (+ 3,1 mill)	
Busslinje 21	3,0 mill	7,8 mill (+ 4,8 mill)	
Busslinje 54	2,8 mill	6,1 mill (+ 3,3 mill)	
Busslinje 34	1,8 mill	3,3 mill (+ 1,5 mill)	
Totalt	22,1 mill	38,9 mill (+ 16,8 mill)	

Busslinje 28 med 1,1 mill reisende ble overført til sentrumskontrakten fra og med i år.
(Kilde: 2007 Busstjenester Sentrum, Vedlegg 1 til kontrakt om drift av busslinjer 2007, 2017 Busstjenester Indre by, Prosedyrebeskrivelse ver 1.2.pdf)

Nytt nå er at du enkelt kan få oversikt over ledig kapasitet i den nye kalenderen.

Som OSA-medlem får du 50 % rabatt. Oppgi kode **1502** for å få medlemspris.

Med så lave leiepriser er dette nesten billigere enn å bo hjemme!

Om du har feriedager til gode eller kunne tenke deg et lite avbrekk i helgen, så er det fortsatt ledig både på Kjøholmen, Herøya og Sagakollen!



Omvisning på Kjøholmen i 2017.
(Foto: Privat)

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

Omnibus er informasjonsorgan for Bussarbeiderklubben OSA Fagforbundet. Dette er nr. 2/17 utgitt primo august 2017, 11. årgang Redaksjonen avsluttet 10.08.2017

Ansv. red.: Marit Sauge (ms).
Redaksjon: Frode Eriksen (fse) (design, mv.), Einar Nielsen (en) m.fl.

Tips og innspill til Omnibus? Kontakt Marit på kontoret eller til osaalnabru@unibuss.no

Neste utgave av Omnibus kommer i løpet av høsten.



Unibuss er nevnt en gang i Nasjonal Transportplan, melder Unibuss på Sporveiens Intranett.

Til sammenligning er Ruter nevnt tre ganger, mens Bybanen i Bergen tar helt av med 24 nevnelser i nevnte plan.