

LOKFÖRARBLADET

Facklig information ifrån **SEKO Lok** nr 1, Juni 2005
 Redaktion: SEKO Lokförarna styrelsen genom Ludvig Eriksson och Thomas Schiechl

CITYPENDELN VILL INFÖRA PAUSER PÅ ALLA TURER – MEN ÄNDÅ INTE?

SEKO tar kontakt med arbetsmiljöverket för att driva frågan hårdare, sidan 2

➤ Har vi Jour eller reserv på Cst?

Enligt turlistan så har vi ej jour på dom flesta jourturerna, sidan 4

➤ Ac anläggningarna i hytten måste bli bättre på sikt

Citypendeln har ökat kapaciteten på 5 st anläggningar i X10 hytt, sidan 5

➤ Green Cargo överväger att driva enskilt skadestånd mot förare

Sidan 6

BLADETS INSÄNDARE:

- Kjell Axelssons funderingar efter ett antal år, sida 7

Bladets applåd: går till Anders Gustad, sid 8

Bladets känga: går till personalavdelningen, sid 8

Anna Groth om Turlistearbetet sid 8

Avtalsförhandlingar sid 9

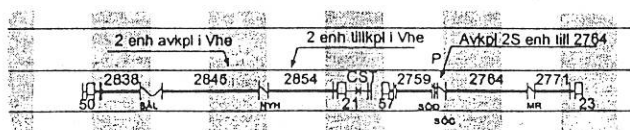
X-helger sid 10

Citypendeln vill införa pauser på alla turer – men ändå inte ?

I korthet

Att det ska vara så svårt för Citypendeln att följa arbetsmiljölagstiftningen om pauser i arbetet för lokförare är mycket märkligt. Kontorspersonal har naturliga inslag som toalettbesök, fika och avspänning när behov uppstår. Lokförare ska tydligen uppträda som maskiner utan naturliga behov.

På turer där vi kör Cst - Nyh - Bål är arbetspassen alltför långa, även när vi kör 27 tåg Cst - Mr - Söc - Cst utan avlösande backåkare. Det finns även många fler turer om vi synar turlistan där arbetspassen är för långa utan inslag av pauser.



På ovanstående tur 4470 är det på två ställen längre än 2,5 timmar mellan inslag av arbetsfri paus på 10 min.

Lagen säger att arbetstagare skall kunna ta de pauser som behövs utöver rasterna. SEKO har sedan 2001 ställt krav om att Citypendeln skall följa arbetstidslagstiftning om pauser i arbetet för lokförare.

Vid skyddskommittémöte i början av maj försökte åter Citypendeln ta beslut om att pauser skall läggas in i turerna i den omfattning lagen föreskriver, med hänvisning till dom krav och tillämpningar som gällde för SJ, och detta ska genomföras till hösten.

Efter mötet har dock Citypendeln rivit upp beslutet om att införa pauser med hänvisning till att det kostar för mycket. Det är ju märkligt att ett stort företag som ingår i en internationell koncern kan ta sig friheten att inte följa lagstiftningen med hänvisning till att det kostar för mycket pengar.

SEKO kommer inte att ge upp frågan utan driva saken vidare, främst genom arbetsmiljöverket.

Bakgrund

Arbetstidslagens paragraf 17 säger följande angående pauser:

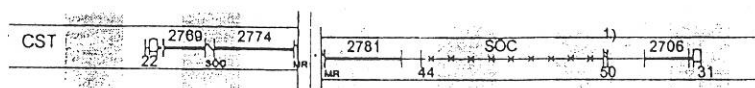
Arbetsgivaren skall ordna arbetet så att arbetstagarna kan ta de pauser som behövs utöver rasterna.

Om arbetsförhållandena kräver det, får i stället särskilda arbetspauser läggas ut.

Arbetsgivaren skall i så fall på förhand ange arbetspausernas längd och förläggning så noga som omständigheterna medger.

Pauser räknas in i arbetstiden.

§ 17 är tvingande och kan inte förhandlas bort genom kollektivavtal eller turlisteförhandling. Det är var mans/kvinnas rätt att kunna ta pauser enligt arbetstidslagen.



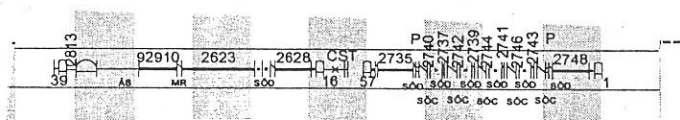
Tar vi pauser om 10 min på ovanstående tur 1572 – 1581 så kommer det att bli tågförsening.

Lagen kan vara svår att tillämpa överallt och för att få en rimlig tolkning vänder man sig företrädesvis till Arbetsmiljöverket. Detta gjorde SEKO redan 1998, genom dåvarande

huvudskyddsombud Cay Laxén. Arbetsmiljöinspektionen (dåvarande Yrkesinspektion) genomförde en inspektion som omfattade pendeltågssträckorna Cst-Söc-Mr-Cst, Cst-Nyh-Kän-Cst. Man kom till slutsatsen att lokförare har ett starkt styrt och bundet arbete, koncentrationskrävande, många inbromsningar och korta stationsavstånd. I arbete med sådan karaktär är pauser mycket betydelsefulla.

Mot bakgrund av denna inspektion meddelades krav och tillämpningar till SJ att de skulle undersöka samtliga turer med pendeltågstrafik så att lokförare får möjlighet till arbetspauser. "Dessa pauser skall vara minst 10 minuter och utan inslag av arbetsuppgifter. Arbetspauser skall vara inlagda i turerna så att intervaller mellan arbetspauserna sker mellan en och en halv och två och en halv timma".

SEKO har muntligen frågat arbetsmiljöinspektionen om detta meddelande fortfarande gäller för pendeltågstrafiken. Frågan besvarades med "ja", samtidigt som man konstaterade att tidtabellerna har blivit snävare så att det naturliga utrymmet för pauser har minskat.



På ovanstående tur 2611 går det längre än tre timmar innan du kan ta första behövliga pausen.

Dagsläget

I viss mån finns det i dagens turförteckning "naturliga" pauser. Vändningar i Bålsta, Södertälje Hamn (när backåkare finns) och Södertälje Centrum (korta tåg som "står över" en kvart) är exempel på inbyggda pausmöjligheter. SEKO vill naturligtvis att alla turer, där det så krävs, har utrymme för pauser enligt Arbetsmiljöinspektionens yttrande från 1998.

Enligt Citypendeln skulle det krävas ytterligare ca 10 stycken förartjänster till för att uppfylla lagen.

Det faktum att pauser kräver ytterligare förartjänster är definitivt ingen giltig grund för Citypendeln att inte följa arbetstidslagen. Semester, utbildning, läkarbesök, tjänstledigheter, rast m.m. kräver också ett visst antal förartjänster som täcker upp för de förare som inte är i tågtjänst.

Hur kommer SEKO att agera framöver?

SEKO kan naturligtvis inte acceptera Citypendelns ovilja att lösa frågan om pauser. Därför planerar SEKO följande:

Den 7 juni skall Ludvig Eriksson och Mikael Hillbo (huvudskyddsombud) träffa arbetsmiljöinspektionens Ove Göppel. Då skall pausfrågan diskuteras med råd om hur vi kan driva frågan vidare.

Den 9 juni ska Peter Blomgren och Ludvig Eriksson förhandla med Citypendeln om pausfrågan. Då kommer SEKO att kräva ett beslut i frågan skriftligt av Citypendeln.

Vill Cip inte följa lagstiftning så kommer SEKO's skyddsombud att skriva en så kallad 6.6.a. med begäran om åtgärd. Kan Citypendeln inte efterleva lagen så kommer Arbetsmiljöinspektionen att kopplas in och kontakta Citypendeln, med förhoppningsvis ett föreläggande om åtgärder för att följa pausreglerna.

Ett inspektionsmeddelande där Arbetsmiljöinspektionen förelägger Citypendeln att följa pauslagstiftningen skulle praktiskt sett kunna innebära att Citypendeln måste riva upp och rita

På morgontur som börjar mellan 05.46 – 06.45 får vi jobba max 7 timmar egentlig arbetstid. På nattur max 8 timmar egentlig arbetstid, får förlängas till 10 timmar om rum för vila ges med minst 2 timmar.

Annars max 10 timmar egentlig arbetstid på andra turer.

Jourtjänster är ett arv från SJ-tiden och som SEKO tycker är förlegad när det gäller pendeltågstrafiken. Pendeltågstrafiken bör ha ett mer verklighetsanknutet upplägg och ta bort begreppet jour. På SJ kunde du bli tvungen på jouren att åka till tex Hallsberg, och för att sedan ha möjlighet att komma tillbaka så krävs det utrymme för att förlänga jourturen.

I dag när nästan alla våra tåg passerar Cst med intervaller på 15 till 30 min så finns det ingen anledning att vi ska jour för att sedan jobba längre än vad jourturen ger i tid.

När reserv eller jourturen är slut så ska vi kunna gå hem. Detta gäller även för nattjouren. Det vore nog bättre att kalla tureorna för reserv istället för jour.

Ludde

AC-anläggningar

Befintlig AC-utrustning i X1/X10 har dålig kapacitet och funktionsduglighet. Vid temperaturer över 25 grader klarar inte utrustningen att kyla hyttluften i tillräcklig omfattning. Förarna upplever då värmen som påfrestande vilket kan få negativa konsekvenser ur bl.a. hälso- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Åtgärder på sikt

Citypendeln informerade vid skyddskommittémöte i början av maj att SL låter installera helt nya AC-aggregat i 5 stycken X10. Under sommaren skall aggregatens funktion och duglighet att utvärderas. Faller testet väl ut kommer man byta ut aggregaten på alla X10-fordon.

SEKO frågade vid mötet vad man avser att göra med AC-anläggningarna på X1:orna. Omedelbart har man ingen intention att byta AC-anläggningarna på X1:orna då dessa skall skrotas. SEKO hävdade att det är troligt att X1:orna i viss omfattning kommer att finnas kvar i trafik under den närmaste 5 årsperioden. Det kan inte vara rimligt att Citypendeln har olika arbetsmiljökrav i olika fordon. Detta höll Citypendeln med om, och därför skall en skrotningsplan för X1:orna upprättas och på de fordon som skall gå i trafik i ett flertal år framöver måste AC-aggregaten bytas.

Kommande sommar

För att minska effekterna av de för klen dimensionerade AC-utrustningarna gäller följande.

- Anmäl alltid till trafiksamordningen om fläkt och/eller AC-utrustning inte fungerar.
- Tåg med icke fungerande AC-anläggning i ledande hytt skall bytas ut, eller skall fordonen växlas om.
- Fungerar AC-anläggningen inte, eller otillfredsställande, kan förare begära avlösning på Cst i fall man upplever ett för stort obehag av värmen i hytten. Representant från Trafiksamordningen bekräftade på skyddskommittémöte att man ordnar avlösning så länge det finns jour-förare att tillgå.

- Fungerar AC-anläggningen inte, eller otillfredsställande, och avlösning inte kan ordnas kan förare begära att få gå av tåget på Cst, eller annan lämpligt plats, om föraren bedömer att han/hon till följd av värmen inte kan framföra tåget säkert. Citypendeln bekräftade på Skyddskommittémöte att säkerheten alltid måste sättas först och även om detta skulle innebära att tåg ställs in. Självklart måste vi hantera våra befogenheter med omdöme och inte onödigtvis begära avlösning.
- Skriv alltid rapport till SEKO skyddsombud vid problem med hyttvärme och speciellt om chefer/arbetsledare försöker beordra arbete som strider mot personlig hälsa och säkerhet.



Thomas Schiechl

Green Cargo överväger att driva enskilt skadestånd mot förare

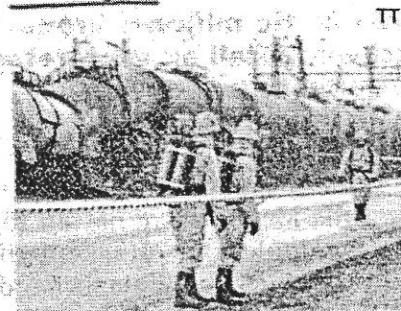
Åtalad lokförare kunde inte hittas

Det blir ingen rättegång mot en 26-årig lokförare som åtalats för allmänfarlig vårdslöshet när ett tåg med 60 ton natronlut spårade ur på en bangård i mars 2003.

Tingsrätten i Mölndal hann inte få tag på mannen innan preskriptionstiden för brottet gick ut, skriver Metro.

Lokföraren har medgett att han somnade, eller på annat sätt tappade medvetandet. Han åtalades i december 2004.

Godstågsbolaget Green Cargo överväger att driva enskilt skadeståndskrav mot 26-åringen.



Lokföraren somnade och tåget med giftlasten spårade ur på Sävénäs rangerbangård i Göteborg, skadorna beräknades till fem miljoner kronor.

Foto: ANNETTE FRIBERG

Föraren ansvarar för tågets säkra framförande enligt såo.

Det man förstår av denna artikel är att händer en olycka så kan förarens uppträdande prövas till sin spets. Det som synas är då bl.a hur föraren har uppträtt i sin roll som tågförare, har han vilat, tagit otillåtna preparat, följt arbetstidsregler som gäller för förare m m.

OBS! som ensamarbetande lokförare är du ditt eget skyddsombud. Om din bedömning är att inte köra vidare med tåget, eller att du begär avbyte med hänsyn till ditt säkerhetsansvar, så är det din bedömning som gäller. Du kan då inte bli skadeståndskyldig för det enligt arbetsmiljölagen.

Ludvig Eriksson

Kjell Axelssons funderingar efter ett antal år

Efter ett antal år som förtroendevald inom Stadsanställdasförbund senare SEKO och då som lokalfackligföreträdare för lokförarna i Hagalund. Hade man tid skulle man skriva en hel bok om vad man har varit med om under dom här åren. Ibland tyckte jag att lokpersonalens agerande var lite kontigt, när man var inne i en förhandlingssituation.

Ett exempel är tågvärmen. Om man visste från början hur en del förare agerar, en del fortsatte att koppla tågvärme även fast olycksfallsrisk fanns, så borde man ha låtit frågan blivit mer allvarlig innan vi ingrep.

Lokledarna ska man inte tala om, de åkte omkring med bil och kopplade tågvärme. Idag borde vissa undra varför man har fått dom nya värmeposterna med avståndsmanövrering.

Om sådant här händer så tror jag att en yngre generation förtroendevalda kommer att ställa sig frågan är det värt att engagera sig fackligt.

Det krävs ett ständigt engagemang för att hålla upp arbetstidsfrågor, lön och arbetsmiljö och har man inte fackligtarbete oavbrutet på arbetsplatsen så kommer lokförarnas avtal och löner försvagas och försämrats i framtiden.

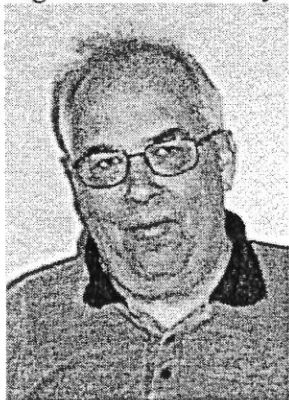
Jag tycker så här vid sidan om att nu så har SEKO kollektivet fått ett bra fackligt gäng på Citypendeln. Med stöttning från medlemmar och med lite tid och rutin så kommer vi kunna se framtiden an.

Det kommer också i framtiden vara viktigt vad som sker centralt på Blaiseholmen. Där får SEKO dra hela Centralaförhandlingen själv. Under min tid så har ST, TJ(CF) inte åstadkommit någon ting.

En stor fråga nu är inkomsttrygghetsfrågan, och det gäller då de medicinska kraven att köra tåg, om man som förare inte kan fortsätta köra tåg på grund av dom medicinska kraven.

Som jag har sagt så behövs det fackliga företrädare som orkar engagera sig för att vi ska uppnå framgångar i vårt yrkeskollektiv.

Jag vill här önska styrelsen och övriga fackliga företrädare lycka till i framtiden.



Kjell Axelsson

Bladets Applåd går till Anders Gustad.

Motivering:

När SEKO vill ha en fråga löst har Anders oftast på eget initiativ tagit kontakt med SEKO för att lösa frågan. Den naturliga dialogen finns här mellan arbetsgivare och arbetstagare.

På dom senaste skyddskommitté mötena för produktion så har vi kunnat avföra punkter från handlingsplanen efter åtgärd av Anders.

Tex på senaste mötet så beslutade Anders att förslaget från SEKO om en standard gällande rastlokaler på Citypendeln nu ska börja gälla. Detta på grund av att våra lokaler i Södertäljehamn, Söc och spår 13 Cst tidigare fick förfalla till ur dåligt skick.

Planeringsavdelningen hade planerat att vi skulle koppla tågvärme in till i mitten av Juni, vilket vi aldrig tidigare gjort. Efter att SEKO talat med Anders så blev det nu slut på tågvärmekopplingen tidigare.

SEKO funderar på att det måste vara svårt för Anders att själv vara drivande när det ofta går trögt för andra chefer att lösa problem.

Bladets Känga går till personalavdelningen.

Motivering:

När SEKO lok vill ha en fråga löst av personalavdelningen så har dom ofta bemött detta med att inte ha någon dialog med SEKO lok. SEKO har påtalat det skriftligt för några månader sedan till personalchefen; att personalavdelningen genomför åtgärder utan att förankra dessa hos SEKO lok.

Nu senast så ville personalavdelningen tillsätta nya gruppledare utan att förhandla om tillsättnings genomförande. Likaså förhandlades inte heller tillsättningen av nya trafiksamordnare.

SEKO undrar om det är viljan det är fel på eller ren okunskap. Är det okunskap så är personalavdelningen illa ute.

Turlistearbetet

Sommaren 2005

Turerna under sommaren liknar till stor del förra sommarens turer. Nytt för i år är att Personalfördelning (Ux) gör de fasta sommargruppnycklarna. Lena Bergqvist och turlistekommitténs Ronny Stenlund har gått igenom gruppnycklarna.

X-helgsjobben är utlagda i listorna. Lena Bergqvist har delat upp jobben så att de intresserade fått två dagar var.

Nyheter till hösten

Till trafikstarten den 22 augusti har SL beställt långa tåg hela dagen till följd av införandet av biltullar. Detta innebär att tågen inte delas dagtid. I Södertälje blir det backåkning hela dagen och i Västerhaninge till- och fränkopplingar på Nynästågen.

X420 kommer bara att gå i insatståg.

X60 kommer i trafik. Det blir ett omlopp i 25-tågen och ett i 26-tågen.

Brodepån kommer också i gång den 22 augusti. Dit kommer vi med passresa till Kungsängen och taxi vidare till Bro.

Meningen var att det nya datasystemet "Op Crew" skulle vara klart till den 22 augusti. Den turförteckning som datorn ritar skulle in i befintliga gruppnycklar. Den föreslagna turförteckningen kunde vi inte godkänna för den var inte komplett, svår att påverka samt att turerna var så olika nuvarande turer så det skulle krävas ett nytt gruppval.

Gruppval

Företaget vill ha gruppval till den 9 januari 2006, eftersom hösten blir "stökig" med X60, Brodepån, Årstabron m.m.

Från SEKO:s sida vill vi ha gruppval i höst, senast före semestervalen

Vi återkommer med information



Anna Groth

Avtalsförhandlingar

SEKO Lok ska träffa Citypendeln den 9 juni för att fortsätta avtalsförhandlingarna om arbetstider m m. Tempot i avtalsförhandlingarna är alldeles för lågt. Arbetsgivarens verkar inte högprioritera dessa förhandlingar.

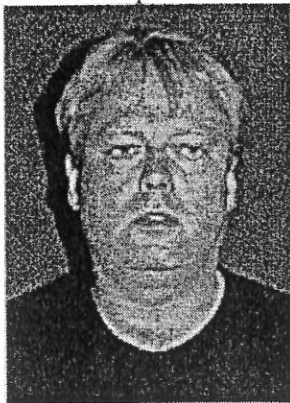
X-helger

Återigen har planeringsavdelningen misslyckats med att bemanna X-helgerna med tillräckligt antal förare som behövs.

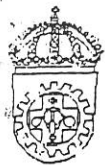
SEKO har tidigare lagt fram förslag för att lösa detta problem som Citypendeln har förkastat.

Denna fråga är mycket viktig för oss. För att kunna dimensionera uttaget maximalt av semesterledighet under sommarperioden Juni – Augusti så måste X-helgs arbetet fungera. SEKO tycker det är lite pinsamt att planeringsavdelningen inte förstår detta.

X-helg är rätt till ledigt lördag-söndagen innan en semesterperiod om minst 19 dagar och som börjar på en måndag. I semesterperioden är det många som går på ledig X-helg samtidigt och det ställer till problem med att bemanna alla turer som ska jobbas dom helgerna.



Peter Blomgren



YRKESINSPEKTIONEN

Stockholms distrikt

Handläggare, telefon

Christer Öberg, 08-475 0170

RÖDKOPIA

Datum

1998-02-18

Ert datum

Vår beteckning

01-28101 98/637

Er beteckning

1 (2)

Statens Järnvägar
105 50 STOCKHOLM

Inspektionsmeddelande

Inspektion av arbetsmiljön har genomförts den 28 januari 1998 på tur 2520, denna tur omfattar pendeltågssträckorna: Stockholm Central - Södertälje Centrum - Märsta - Stockholm Central - - - Stockholm Central - Nynäshamn - Kungsängen - Stockholm Central.

Syftet med inspektionen var att på plats bedöma lokförarnas möjligheter till paus med toalettbesök under den tid som finns till förfogande mellan ankomst och avgång vid slutstation.

Vid inspektionen var följande personer närvarande:

Från SJ, instruktionslokförare Monica Eriksson och huvudskyddsombud Cay Laxén.

Från Yrkesinspektionen, Christer Öberg.

Vid inspektionen uppmärksammades vissa brister. Yrkesinspektionen ställer därför krav mot Er, vilka tas upp i anslutning till bristerna.

BRISTER, KRAV OCH TILLÄMPLIGA BESTÄMMELSER

Yrkesinspektionen kan konstatera att lokförare har ett starkt styrt och bundet arbete, dessutom är framförandet av pendeltåg särskilt koncentrationskrävande. Många inbromsningar och korta stationsavstånd gör det svårt att köra in förseningar. Vid högtrafik är perrongerna fulla med resenärer som ibland står i farlig närhet till inkommande tåg.

Eftersom arbetet har ovanstående karaktär, är lämpligt förlagda och tillräckligt långa pauser i arbetet mycket betydelsefullt. Dels för att kunna förrätta sina behov, dels för att få en stunds avspänning.

Vid inspektionen framkom att under detta arbetspass, tur 2520, fanns inte en arbetspaus fri från arbetsuppgifter med tid för toalettbesök på minst 10 minuter. Detta medför en oacceptabel arbetssituation för lokförarna på denna tur.

Datum
1998-02-18Vår beteckning
01-28101. 98/637

Statens Järvnägars turförteckning 97-3, gällande pendeltågen från den 18 augusti 1997, visar att även andra turer än 2520 kan vara konstruerade så att lokförarna inte erhåller tillräckligt lång arbetspaus.

Ni skall mot denna bakgrund undersöka **samtliga** turer med pendeltågen i Stockholms län och vidta åtgärder så att lokförarna på pendeltågen får möjlighet till arbetspauser. Dessa pauser skall vara minst 10 minuter och utan inslag av arbetsuppgifter. Arbetspauser skall vara inlagda i turena så att intervallet mellan arbetspauserna sker mellan en och en halv och två och en halv timmar.

Resultatet av undersökningen samt de åtgärder som Ni vidtagit eller avser att vidta skall redovisas av Yrkesinspektionen.

Se 2 kap. 1 § och 7 kap. 3 § i Arbetsmiljölagen.

RÅD OCH UPPLYSNINGAR

Det kan vara lämpligt att anlita företagshälsovården när bristerna skall åtgärdas.

BAKGRUND

Yrkesinspektionen har sedan 90- talets början bevakat kollektivtrafikens villkor inom Stockholms Lokaltrafiks verksamhetsområden. Tendensen överlag är att förarkollektivet, bussförare, tunneltågförare och lokförare har genom snävare tidtabeller och ökad turtäthet fått en sämre arbetsmiljö. Dessa faktorer har i många fall orsakat ökad stress och minimala eller uteblivna arbetspauser.

SKYDDSOMBUDETS MEDVERKAN

Yrkesinspektionen förutsätter att skyddsombudet bereds tillfälle att delta vid planeringen vid åtgärdandet av ovanstående brister. Se bl.a. 6 kap. 4 § arbetsmiljölagen.

SVARSTID

Ni skall **senast den 1 april 1998** skriftligen redovisa till

Alt 2 Yrkesinspektionen hur Ni uppfyllt eller planerar att uppfylla kraven.
Se 7 kap. 3 § arbetsmiljölagen.

Christer Öberg
Yrkesinspektör