

LOKFÖRARBLADET

Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna - nr 2, Juli 2005

Redaktion: SEKO Lokförarna styrelsen genom Ludvig Eriksson och Thomas Schiechl

Arbetsmiljöverket har tagit
beslut i fråga om pauser 2
Vad innebär beslutet?

Avtalsförhandlingarna 2
Har Citypendeln givit upp?

Ta ton! 3
Är Du badrumssångare eller är Du helt
enkelt tyst fast Du skulle vilja sjunga en
”trudelutt”?

Vi har fått en ny VD 3

BLADETS INSÄNDARE: 4

*Pendelklubbens ordförande Rainer
Andersson skriver om förestående
upphandling av pendeltrafiken*

BLADETS APPLÅD: 5

*Går till de som medverkat för att rengöring
av fronrutor äntligen börjat att fungera.*

BLADETS KÄNGA: 5

*Går till SL Infra för brister på de nya
fordonet X60*



Studier 6

Studier ger kunskap – kunskap är makt –
makt att påverka din egen situation på
arbetsplatsen.

D-dagar 7

Ett problem som går att lösa.

Arbetsmiljö 8

Upphandlingen 10

Turlistearbetet 11

Höstens turlista och gruppnycklar.

Fackexpeditionen är öppen på torsdagar kl. 09.00-15.30

SEKO Klubb Lokförarna på webben: www.cip.just.nu

SEKO centralt: www.seko.se

På anslagstavlan mitt emot expeditionen anslås information

PAUSFRÅGAN

I korthet

Processen med att få schemalagda pauser i turerna fortskrider enligt den plan som redovisades i föregående nummer av Lokförarbladet. Enda skillnaden är att Arbetsmiljöverket inte bedömt det nödvändigt att göra en inspektion, utan man har gått direkt på beslutsförfarandet.

Vad har hänt?

Den 7 juni träffade Ludvig Eriksson och Mikael Hillbo (huvudskyddsombud) arbetsmiljöinspektionens Uwe Göpel för diskussion och råd om tillvägagångssätt i pausfrågan.

Den 9 juni förhandlade Peter Blomgren och Ludvig Eriksson med Citypendeln i pausfrågan. Citypendeln ansåg då att vi har möjlighet att ta, som man säger, "kisspauser" även om det skulle innebära tågförseningar. Bara det faktum att Citypendeln använder uttrycket "kisspauser" visar att man inte förstått innebörden av pauser. En paus är ett avbrott i arbetet. Om detta avbrott används till toalettbesök så må det vara så. Det kan lika gärna utgöra möjlighet att "pusta ut", skingra tankarna eller för att dra ner tempot i kroppen.

Då Citypendeln inte ville införa pauser enligt gällande lagstiftning begärde huvudskyddsombud ingripande av Arbetsmiljöverket enligt § 6.6.a.

Beslut från Arbetsmiljöverket togs den 30 juni. Arbetsmiljöverket har förelagt Citypendeln vid vite av 500.000 kronor om de inte senast den 18 augusti har kartlagt arbetspass som överstiger 2,5 timmar utan paus om minst 10 minuter. Citypendeln skall till arbetsmiljöverket redovisa sin kartläggning samt de åtgärder som man avser att vidta.

Notera att Arbetsmiljöverkets beslut inte innebär att pauser skall vara införda per den 18 augusti, utan till detta datum skall redovisning av åtgärder vara inlämnade. Citypendeln har även möjlighet att ytterligare krångla så att införandet av pauser blir förskjutet. Man kan tycka att ett sådant agerande är ologiskt då Citypendeln har ambitionen att vinna upphandlingen för kommande 5 års period. Det är ju inte den bästa reklamen för företaget att försöka undvika införande av lagstiftade pauser.

Citypendeln vidhåller i dagens läge att dom har inga resurser för att ge oss pauser, det kostar för mycket folk anser dom. Det känns som om Citypendeln vill krypa ur denna fråga.

Ska vi ha våra pauser så kommer vi förare att få kämpa för dom. Pauserna kommer inte att komma av sig själv.

Ludvig Eriksson

AVTALSFÖRHANDLINGARNA

Citypendeln vill inte skriva på något nytt arbetstidsavtal m m förrän dom fått besked om dom vet om det är dom som får trafiken. Detta innebär att avtalsförhandlingarna är nu avbrutna fram till nyårsskiftet.

Är detta ett tecken på att Citypendeln nu har gett upp och börjar trappa ned sin verksamhet?

Ludvig Eriksson



ÄR DU BADRUMSSÅNGARE ELLER ÄR DU HELT ENKELT TYST FAST DU SKULLE VILJA SJUNGA EN "TRUDELUTT"??

I så fall är SEKO-kören kanske något för Dig. Väre sig Du är en van sångare eller helt novis vad det gäller noter så är Du som medlem välkommen i den kören. Vi brukar träffas med två-tre veckors mellanrum och håller till på Barnhusgatan 8 i Centrala Stockholm.

Det händer att vi har lite uppträdanden också. Vi sjunger i tre stämmor och man får byta stämma mellan sångerna om man vill. Repertoaren är mycket svenska visor men även internationell musik, bl a från Sydamerika, Afrika, forna Jugoslavien mm.

Körledare är Björn Hedén och Marketta Fransilla.

Det bästa med kören är att det inte kostar något att vara med.

Kom gärna och prova!



Kontakta Evamari Hådén 073-558 63 91 om Du har frågor.

LOKFÖRARBLADET HÄLSAR CITYPENDELNS NYA VD VÄLKOMMEN

Gunnar Hallert är vår nya VD. Vi har träffat honom och han ger ett bra första intryck. Att han har en bra järnvägskompetens är inte heller någon nackdel. Vi har positiva förhoppningar om att vi ska kunna ha en bra dialog med honom i dom problem som vi måste lösas på Citypendeln.

Citypendeln har ätit upp många chefer under resans gång. Cheferna kommer och går medan vi förare jobbar på.

Vi hoppas att du kommer bra in i ditt arbete.

Välkommen!

BLADETS INSÄNDARE

Sammanhållen verksamhet och tågvärdarnas framtid

I samband med den nya upphandlingen av pendeltrafiken har SEKO-klubbarna på Cip gemensamt rest ett antal frågor och som ställts till SL:s politiker och tjänstemän.

Sammanhållen verksamhet är nummer ett. Vikten av att pendeln, som idag, drivs av ett och samma bolag kan inte nog betonas. För oss som är "åkande" kan det kanske tyckas att vad som händer med stationerna inte är det allra viktigaste, bara vi själva har vår trygghet.

Men den som funderar ett varv till inser snart alla problem och bekymmer som uppstår den dagen stationer och trafiken delas upp på olika entreprenörer.

Hur blir tillgängligheten till toaletterna efter linjen? Kommer det stå en kopp kaffe och vänta i Vhe? Fungerar samarbetet med stationerna vid olyckor och påkörningar? För om det blir uppdelat kommer de olika entreprenörerna också göra olika prioriteringar av vad som anses vara viktigt och mindre väsentligt.

Tågvärdarnas vara eller inte vara är en annan fråga som väcks i och med upphandlingen. Viktigt att komma ihåg är att SL *inte* talar om att lokföraren ska vara helt ensam på tåget. Nej, vad det handlar om är att tågvärden i första steget ska ut ur hytten, på korta tåg, och istället ska röra sig i passagerarutrymmet. Nästa steg, om/när SL satt upp kameror på stationerna som övervakar dörrarna på tågen, ska tågvärden ut från hytten också på långa tåg.

SL säger inte att tågvärden helt ska bort från tåget, utan endast att denne inte ska vara kvar i hytten då "föraren skall manövrera tågets dörrar". Men samtidigt använder SL medvetet inte ordet tågvärd, utan det talas om att "en av tågpersonalen" (eller "en person") ska vistas i tågets passagerarutrymme. Från Pendelklubbens sida har vi hävdats att det då lika gärna kan betyda en väktare eller dylikt. För något krav om att det är just tågvärden som ska "vistas i tågets passagerarutrymme" finns inte i SL:s anbudsunderlag.

Vad anser förarna om denna fråga? Det är en fråga som vi tågvärdar ofta ställer oss. För det handlar ju inte bara om tågvärdens vara eller inte vara, utan lika mycket gäller det säkerheten och förarens kommande arbetsvillkor.

Kommer förarna acceptera att på varje station dra ut stolen, lägga till bromsen, kliva ur hytten för att via TV-monitorer (som förhoppningsvis fungerar) kontrollera att dörrarna är stängda? Sedan kliva in i hytten, dra in stolen och köra vidare. Detta upp till hundra gånger per dag. Vilka förslitningsskador kommer det att leda till? Kan tidtabellen hållas och ökar eller minskar stressen?

Vi hoppas från Pendelklubbens sida på ett fortsatt gott samarbete med förarklubben under hösten kring dessa frågor. Men vi hoppas också på ett tydligt nej från hela förarkollektivet mot framtida försämringar som inte bara drabbar en eller två yrkesgrupper, utan oss allihop.

En för alla, alla för en!

Rainer Andersson

ordförande SEKO Pendelklubben

BLADETS KÄNGA

Bladets känga går till SL infrateknik AB.

Motivering:

När våra arbetstagare representanter Mikael Hillbo och Hans Johansson upprepade gånger under en längre tid skriftligen framfört via Citypendeln till SL Infra att det finns brister med X60 gällande förarmiljön som bör åtgärdas, så har SL Infra inte velat ta till sig kritiken utan fortsatt att konstruera tåget efter eget huvud.

Några brister som finns är:

- Förarplatsen utformning med stol, fotpall, säkerhetsgrepp, placering av instrument och reglage.
- Ej öppningsbart fönster i hytt.
- Hytt dörrstängningsmekanism ej säker i hot och våld situationer
- Dörr och vägg mellan kupé och förarhytt är för klen och dessutom inte tät mot vämjeliga vätskor.
- Tågvärmeinkopplingen är fel placerad (för lågt och under kopplet).

Det är under all kritik att skyddsombud och förtroendevalda inte i rimlig omfattning ska få tillåtas påverka vår arbetsmiljö till det bästa när ett nytt tåg kommer.

Ett bevis på att våra förtroendevaldas arbete är mycket bra, är att Arbetsmiljöverkets inspektörer har konstaterat brister som i många fall överensstämmer våra förtroendevaldas tidigare påpekanden till SL Infra.

Med en månad till trafikstart har SL nya X60 tåg som är behäftat med omfattande brister, vilket innebär att vi förare kommer att få dras med en sämre arbetsmiljö i de första X60-tågen till dess att bristerna rättas till enligt Arbetsmiljöverkets beslut.

Inte nog med att vi får en sämre arbetsmiljö. De brister som skall rättas till kommer att kosta mycket pengar och det är troligt att SL kommer att få vara med att betala kalaset med våra skattepengar.

Se även bifogad nyhetsartikel från Sveriges radio.

BLADETS APPLÅD

Bladets applåd går till alla som medverkat till att frontrutor äntligen rengörs regelmässigt.

Det är en förutsättning för oss förare att kunna se ut genom frontrutorna. Att under ett helt arbetspass behöva se ut genom smutsiga och kletiga fönster är belastande.

Enligt Micke Sjödahl (som är ansvarig) har Citypendeln anställt personal som mer eller mindre bara rengör frontrutor. Dessutom har man köpt in ett nytt rengöringsmedel som bättre löser upp smuts och insektsrester. Sjödahl bekräftar att åtgärderna skall vara bestående.

Vi vill applådera förare som ihärdigt skrivit rapporter i frågan och skyddsombuden för att de med envishet pressat företaget att ta tag i frågan. Vidare finns det anledning att visa vår uppskattning för de chefer som hörsammat våra synpunkter och krav samt de anställda som som rengör våra frontrutor.

Då fordonen kan vara ute och snurra upp till 3-4 dagar innan de kommer till Älvsjö så hinner förvisso rutorna att bli smutsiga, men visst har det blivit bättre!?

STUDIER

Till hösten kommer nya kurser att startas upp igen, och det är som vanligt framförallt kurserna *Fackets grunder* och *Medlemskapets värden* som blir aktuella genom LO:s försorg. (Kurserna är tvärfackliga, dvs det kommer folk från andra fackförbund också, inte bara från oss på SEKO).

Fackets grunder vänder sig till dig under 30, som kanske inte har varit med i facket förut. Här får du chansen att öka på dina kunskaper om vilka rättigheter du har på jobbet. Du får info om kollektivavtalet vad gäller din lön, övertidsersättning och OB-tillägg. Du ges kunskap beträffande arbetsmiljön och vilka krav du kan ställa där. Du lär dig argumentera bättre. Dessutom ges info om hur LO fungerar och verkar, både ur ett historiskt perspektiv och idag.

Medlemskapets värden vänder sig till medlemmar över 30. Funderar du på vad ett fackligt medlemskap egentligen är värt? Vad går medlemsavgiften till? Här får du lära dig mer om facket! Du ges ordentliga grundkunskaper om dina rättigheter och om hur du kan vara med och påverka. Ni diskuterar fackets historia och organisation samt lagar och avtal

På vår anslagstavla utanför SEKO expeditionen har jag satt upp ett infoblod om kurserna. Där finns också broschyrer du kan fylla i om du vill anmäla dig. Anmälan lägger du i SEKO klubb lokförarnas brevlåda, så tar vi hand om den åt dig. Du får **skattefria** ersättning för förlorad inkomst med **80 kr per timme**. Kom ihåg att du har rätt till ledigt för studierna om du lämnar in din ledighetsansökan minst två veckor innan kursstart.

Prata med dina lokförarkollegor! Det kan vara kul att gå flera tillsammans på samma kurs!

Vad gäller vår egen kurs som vi brukar anordna här hos oss om våra lokala avtal etc, så finns det planer på en sådan också denna höst. Datum är inte helt klart ännu, men för den som undrar så har vi alltså en kurs på gång! Det blir som vanligt Ludde eller Peter som kommer att hålla i den.

Studerar du och är SEKO-medlem? Ansök om SEKOs litteraturstöd! Du kan få max 1000 kr per termin och totalt 6000 kr. Förutsättningen är att du läser minst 5 högskolepoäng eller att du går en gymnasieutbildning. Om du studerar på deltid måste studierna omfatta minst 25 %. Du måste bifoga vissa intyg med din ansökan, bl a en lista över kurslitteratur och kvitton. Läs mer om detta på informationen vi har på anslagstavlan.

Kursdatum: Är du sugen på att bo på kursgård och stanna ett par nätter? Då erbjuds du att gå **Fackets grunder** på Annebergs kursgård i Nacka 11-13 nov. De kommer även att ha en kurs för enbart tjejer 10-12 okt. Om du hellre vill sova hemma ordnas kurser i Stockholm följande datum: 21-23 sep, 12-14 okt, 19-21 okt (obs! denna blir i Södertälje) samt 26-28 okt och 21-23 nov.

Medlemskapets värden anordnas också på Annebergs kursgård i Nacka en gång under hösten: 16-18 nov. Vill du inte ligga borta över natten kan du istället välja att gå kursen i Stockholm vid följande tillfällen: 10-11 okt, 31 okt-1 nov eller 5-6 dec.



Astrid Hermelin, studieansvarig.

Tfn 073 558 63 80

D-DAGAR

Förare på vikariegrupp 1 (månadsutskrivning) har klagat över att D-dagar läggs ut i det förutskrivna tjänstgöringsschemat. Enligt uppgifter från förare har det förekommit att så många som 10 eller fler D-dagar lagts ut under en kalendermånad. Då man normalt arbetar 20-22 dagar under en kalendermånad har således antalet D-dagar uppgått till, eller överstigit, 50%.

Vad är en D-dag

En D-dag innebär att man är Disponibel. Personalfördelningen (Ux) har av någon anledning inte förutskrivit en viss tjänst för den dagen. Föraren vet m.a.o. inte vad han/hon skall göra den dagen, utan besked därom lämnas senare, ofta någon dag innan. För varje D-dag har förare på vik 1 rätt till ett tidsförskjutningstillägg (populärt kallat vrålskubstillägg).

Månadsutskrivning

För förare på månadsutskrivning gäller enligt avtal att: "Arbetstidsschemat fastställs för en kalendermånad i taget och meddelas den berörde senast den 25:e månaden för den månad schemat skall gälla". Att lämna ut ett arbetstidsschema med 10, eller fler, D-dagar kan knappast betecknas som ett fastställt schema. Det är snarare så att man då blir vikarierande vrålskubbare.

Förrapporter

Förarnas ambitioner att skriva rapporter är generellt sett låg, och det kan vi förstå då Citypendelns svarsfrekvens är än lägre. Dessvärre bidrar det även till att förare heller inte skriver rapporter till SEKO Lokförarna varför vi i detta fall har mycket knapphändig information att gå på. Detta begränsar våra möjligheter att vidta åtgärder.

Genomförda åtgärder

Utifrån den information vi ändå har i frågan har vi försökt att verka för en förändring beträffande utskrivning av D-dagar. I mars 2005 träffade Peter Blomgren och Thomas Schiechtl företagets Trafikplaneringschef. Mötet var inte formellt i den mening att några beslut togs. Vi upplevde dock att Trafikplaneringschefen i positiv anda tog till sig våra synpunkter, och att han skulle verka för en förändring.

Sedan mötet i mars har vi inte hört något från Trafikplaneringschefen. Mot bakgrund av detta samt genom viss informationsinhämtning, har vi anledning att tro att Trafikplaneringschefens ansträngningar i frågan har varit begränsade.

Företaget talar i olika sammanhang om samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagarorganisationer. Detta är både en vacker och högst eftersträvansvärd tanke men det vill ju till att man lever upp till den. I det aktuella fallet har vi presenterat ett problem, samt kommit med rimliga förslag till lösningar. Det är därför tråkigt att konstatera att vi inte fått någon respons från Trafikplaneringschefen.

Kommande åtgärder

SEKO Lokförarna har naturligtvis för avsikt att bevaka frågan under hösten. För att kunna driva frågan vidare är vi tacksamma för att medlemmar som får D-dagar utskrivna meddelar detta skriftligen till oss, så att vi har ett underlag. "Skriftligen" betyder inte en hel novell om D-dagar och hur dessa påverkar er, utan det räcker med namn, månad och antal D-dagar. Adressera rapporten med SEKO Lokförarna, märk den med "D-dagar", och lägg den i vår brevlåda. Tack!

Thomas Schiechtl

ARBETSMILJÖ – HUR FUNGERAR DET?

I princip allt som rör ens arbete kan kopplas till arbetsmiljö. Lagar och regler ger ofta bara riktlinjer för arbetsmiljön vilket öppnar för olika tolkningar av regelverket. Det är därför mer eller mindre omöjligt att ge en detaljerad beskrivning av hur arbetsmiljöarbetet skall fungera och vad lagar och regler innebär för oss på Citypendeln.

Vi har inte en bättre arbetsmiljö än vad vi själva kräver.

Lagar och regler

Endast Sveriges Riksdag kan stifta lagar. Den lag som företrädesvis behandlar arbetsmiljön är Arbetsmiljölagen (AML). Lagen är en s.k. ramlag med vilket menas att den anger allmänna minimikrav på arbetsmiljön utformning.

Regeringen utfärdar Arbetsmiljöförordningen (AMF), som kompletterar AML.

Arbetsmiljöverket utfärdar författningar (AFS) som är ett mer detaljerade än lag och förordning.

Ansvar för arbetsmiljön

Även om arbetsgivaren har det yttersta ansvaret för arbetsmiljön så föreskriver lagen att ”Arbetsgivare och arbetstagare skall samverka för att åstadkomma en god arbetsmiljö”. Vi arbetstagare är alltså skyldiga att delta i arbetsmiljöarbetet på olika sätt. Vi måste följa regler som är upprättade ur arbetsmiljöhänseende (t.ex. vid tågvärmekoppling) och använda skyddsanordningar som finns (skulle kunna vara hörselskydd, men där finns det f.n. inga krav). Vi har även skyldighet mot oss själva att engagera oss (ställa krav, skriva rapporter mm).

Arbetstagarnas deltagande

Beträffande samverkan mellan arbetsgivare och arbetstagare så sitter ju inte varje enskild lokförare och diskuterar med arbetsgivaren om hur en god arbetsmiljö skall uppnås. En viktig roll spelar dock den enskilde lokföraren genom att rapportera brister i arbetsmiljön och komma med förslag till förbättringar.

Arbetstagarna (lokförarna) representeras av i första hand valda skyddsombud. Det är viktigt att understryka att skyddsombuden representerar ALLA arbetstagare, oavsett vilken fackförening de tillhör och oavsett om de tillhör någon fackförening eller ej. Skyddsombudens verksamhet styrs av Arbetsmiljölagen (AML), Arbetsmiljöförordning (AMF) och Arbetsmiljöverkets författningssamlingar (AFS).

Fackföreningarna deltar i högsta grad i arbetsmiljöarbetet. De representerar dock bara sina egna medlemmar och ytterst är det medlemsbeslut som styr fackets arbete. Det är därför inte alls otänkbart att fackförening och skyddsombud kan ha olika åsikter i en fråga som rör arbetsmiljön.

Skyddsarbete

Skyddsombuden genomför s.k. skyddsronder där man kontrollerar att arbetsmiljön är förenlig med gällande lagar, regler och överenskommelser med arbetsgivaren. I de s.k. skyddskommittémötena deltar förutom arbetsgivaren såväl skyddsombud som fackföreningar. I lagen står det att skyddskommittén skall delta i planeringen av arbetsmiljöarbetet samt att följa arbetets genomförande. För att ge ett enkelt praktiskt exempel kan man tänka sig följande scenario:

1. Lokförare rapporterar om problem med bangårdsbelysningar. Problemet är omfattande och återkommande varför ärendet tas upp i skyddskommittén. Där går man igenom

sakfrågan och konstaterar genom att läsa Arbetsmiljöverkets författningssamling AFS 1986:11 att den bristande bangårdsbelysningen strider om gällande regelverk.

2. För att åtgärda problemet räcker det inte med att byta lampor, eftersom problemet skulle uppstå igen när lamporna går sönder. Man måste därför se över rutinerna för lampbyten och verka för att dessa ändras så att lampor byts innan de går sönder. Härigenom kan man säkerställa att problemet blir löst och att lokförarna slipper rapportera om dålig bangårdsbelysning.
3. När man väl kommit fram till ett åtgärds paket måste skyddskommittén bevaka att åtgärderna genomförs. Dels skall självfallet de trasiga lamporna bytas, men framförallt måste man kontrollera att man ändrat i lampbytesrutinerna så att problemet inte uppstår igen.

När arbetsmiljöproblem inte kan lösas genom samverkan

Även om SEKO Lokförarna inte är en objektiv part vid bedömning av arbetsmiljön, så kan det knappast vara en villfarelse att påstå att arbetsmiljöförhållandena vid Citypendeln inte fullt ut följer lagar, regler och dess intentioner. Det uppstår därför ofta meningsskiljaktigheter och konflikter mellan arbetsgivare och arbetstagare.

Kan arbetsgivare och arbetstagare inte komma överens om arbetsmiljöförbättrande åtgärder kan saken avgöras av Arbetsmiljöverket. Det är skyddsombuden som kan begära sådant avgörande hos verket (populärt kallat "6.6.a."). För att komma till beslut måste Arbetsmiljöverket normalt först göra en inspektion, därefter lämna ett inspektionsmeddelande och vid behov utfärda ett föreläggande eller förbud. Godtar arbetsgivaren inte ett eventuellt föreläggande eller förbud kan denne överklaga beslutet. Ärendet kan då bli föremål för beslut i Arbetsdomstolen. Alla borde nu kunna räkna ut att ett beslut om arbetsmiljöförbättrande åtgärder kan ta väldigt, väldigt lång tid att få igenom.

Vid akuta problem kan skyddsombud med omedelbar verkan stoppa arbetet. Detta kräver dock att det måste föreligga en *omedelbar och allvarlig fara för liv eller hälsa*. Vad detta begrepp innebär är en tolkningsfråga från fall till fall. Här följer ett tänkbart exempel:

- Att två lampor på en bangård är trasiga torde inte vara skäl för ett omedelbart stopp. Om bangårdsbelysningen är dålig och gångvägar är isbelagda, samt att arbetsgivaren inte omedelbart kan åtgärda problemen, kan det mycket väl vara skäl för ett stopp.

Ett omedelbart stopp från skyddsombud gäller till dess att Arbetsmiljöverket tar ställning i frågan, och sådan ställningstagande sker normalt omgående (inom något dygn).

KOM IHÅG! Även den enskilde föraren kan utan risk för skadeståndsanspråk stoppa sitt arbete om det föreligger en *omedelbar och allvarlig fara för liv eller hälsa*. Föraren skall då omedelbart kontakta arbetsledare för besked om åtgärd. Om förare och arbetsledare inte är eniga har föraren rätt att kontakta skyddsombud, även om detta medför ytterligare tidsåtgång. Skyddsombudet får då ta ställning till om arbetet skall stoppas.

- Är AC:n trasig men hyttmiljön (temperaturen) kan anses rimlig ur hälsosynpunkt är det inte skäl för stopp. Är det däremot en varm sommardag och hytttemperaturen stiger så pass att förare mår dåligt, kan det mycket väl vara skäl för ett stopp.

Det är naturligtvis bäst om arbetsgivaren löser problemen och vidtar åtgärder, istället för att verksamheten skall stoppas!

Thomas Schiechl

Upphandlingen.

Vi på SEKO tog ett tidigt beslut både Centralt och lokalt att vi skulle vara med och påverka upphandlingen denna gång, det fick inte bli som 1999/2000.

Så fort beskedet kom att kontraktet med Citypendeln var uppsagt såg vi till att få en träff med de inom SL som har ansvar för upphandlingen. Vi vill presentera våra avtal, informera om personaltillgång och ge vår syn på upphandlingen.

Vi kontaktade samtliga bolag som vi trodde hade prekvalificerat sig till upphandlingen. Vi överlämnade en pärm med alla våra avtal samt ett brev där vi förklarade vad som hänt vid den föregående upphandlingen. Därefter tog vi personligen kontakt med de flesta aktörerna. Några av dessa kontaktade oss innan vi hann ringa dem. Vårt syfte är att få träffa de som är ansvariga för upphandlingen och informera om hur vi arbetar, hur våra avtal ser ut och vikten av att ha en bra relation med oss som kör tågen.

Vi har i dagsläget träffat Citypendeln, Arriva, Stockholmståg, MTR och DSB. SEKO Stockholms avdelning har träffat DB. Vi lokalt på Citypendeln har inte hunnit träffa dom ännu, men det kommer att ske inom kort. Connex har inte visat något större intresse att träffa vare sig avdelningen eller oss lokalt. De vägrar dessutom att tala om vad de lägger bud på för områden, troligtvis bara på trafik. Alla de övriga lägger bud på både trafik och stationer.

Det har varit genomgående positiva möten men så är det när man träffas inför ett anbud alla bolag lägger manken till att visa sig på den bästa sidan. Därför har vi naturligtvis också kontaktat de fackliga organisationerna som arbetar för alla dessa bolag. Vi började med att kontakta DJF Danska fackorganisationen som direkt bjöd ner oss till Köpenhamn för att diskutera vad DSB och Arriva är för företag.

Kjell Axelsson och jag åkte ner till Köpenhamn och träffade DJF. Kjell åkte med för han känner danskarna sedan tidigare. Det var ett mycket givande möte där vi fick en hel del information angående DSB och Arriva. Vi har även kollat med fackliga företrädare på SJ, Tågkompaniet, Connex och vi kommer att kolla upp det Hong Kong baserade MTR.

Vi tror att detta är ett bra sätt att jobba på då vi känner att man kan starta en process redan dagen efter SL tagit beslut om vilken operatör det blir. Beslutet tas den 14/12 2005. Vi känner att vi måste påverka så att det blir en smidig övergång om det nu blir någon.

Anbudena ska vara inlämnade i augusti efter det kommer vi troligtvis träffa de flesta en gång till då har de möjlighet till att mer i detalj diskutera innehållet i deras anbud så vi kan få mer insikt om hur de har tänkt sig trafiken.

Arriva	Ett engelskt bussbolag som bedriver järnvägstrafik på Jylland och busstrafik i Malmö.
MTR	Ett Hong Kong bolag som har tunnelbanan i Hong Kong och finns med som rådgivare i ett flertal andra länder.
DB	Tyska järnvägen
DSB	Danska järnvägen
Stockholmståg	Ett bolag med bestående av fyra bolag: SJ och Tågkompaniet tillsammans med ISS som lägger på stationerna och Euromaint

Peter Blomgren

TURLISTEARBETET INFÖR TRAFIKEN DEN 22 AUGUSTI.

Fr.o.m. den 22 augusti kommer det att gå fyra enheter i tågen vilket innebär att till- och avkopplingar minskar i Märsta och Södertälje mitt på dagen. Samtidigt ökar till- och avkopplingar i Västerhaninge och det blir det mer backkörning i Södertälje. Detta föranleder stora omritningar i turförteckningen.

Mr-grupperna var svåra att få ihop så att riktningen på passresor skulle räcka till grupperna 4, 5, 6 och 8. Ett problem är starten av X60. Turer med X60 ligger på grupperna 7, 21 och 22. Detta för att styra upp vilka som ska utbildas i första skedet.

Vi har fått igenom ändringar i turförteckningen när det gäller turer på Nynäshamn. På lördags och söndags morgon åker man inte längre upp till Bålsta efter natt utan vi bryter turen på Cst. Man åker heller inte ned till Nynäshamn efter natt utan i stället till Södertälje fram och tillbaka.

Vissa funderingar på ett nytt gruppval har funnits, men tanken på ett nytt gruppval har vi nu släppt. Detta på grund av bl.a. att vi inte kan vara säkra på att ett gruppval kan gå igång inom rimlig tid till hösten. Ett sent gruppval gör det svårt för förarna att planera sin julhelg. När X60 körning blir låst till vissa grupper och med tanke på den utbildningsplan som Cip har lagt så är personer låsta på dessa grupper tills vi har ett nytt gruppval. Med den utbildningsplan som Cip lagt så är utbildningsresurserna begränsade.

Arbetet den här gången började med den nya datakörningen av turer. Vi förkastade systemet då det är förödande när det gäller att påverka turer och gruppnycklar. När det gäller turlistarbetet gäller det att använda huvudet, blyertspenna och suddgummi. Alltså behövs här ett rejält mänskligt arbete.

De pengar Citypendeln har slängt bort på detta datasystem, borde föranleda åtgärder ifrån ägarna om vad man håller på med. Detta är min spontana reaktion efter 30 års fackligt turlistearbete.

Kjell Axelsson



2005-06-21

Arbetsmiljöinspektionen kritisk mot förarhytt på nya pendeltåg

De nya pendeltåg som sätts i trafik i höst har så allvarliga säkerhetsbrister i förarhytten att lokförarna riskerar att hamna i en dödsfälla. Men bristerna hinner inte åtgärdas innan tågen sätts i trafik. Både Arbetsmiljöinspektionen och tågförarnas fack SEKO är kritiska.

De nya pendeltågen X-60 byggs i Tyskland just nu. För att flytta förarstolen bakåt måste föraren nå ett reglage under stolen, vilket kan vara svårt i ett akutläge, särskilt om föraren är kort, säger arbetsmiljöinspektör Uwe Göpel till Radio Stockholm.

Föraren kan alltså att hamna i en dödsfälla när det inte går att flytta stolen bakåt. Om ett hinder plötsligt dyker upp på spåret sitter föraren fast.

Fackförbundet SEKO och skyddsombuden har länge försökt föra fram hur förarna själva ser på problemet, men det har gått trögt.

- Våra synpunkter har inte fått gehör, säger Mikael Hillbo, huvudskyddsombud på Citypendeln.

En annan säkerhetsrisk som både facket och Arbetsmiljöinspektionen pekar på är att dörren mellan förarhytt och övriga vagnen är alldeles för klen.

Så samtidigt som tågpremiären för nya X-60 rycker allt närmare -13 augusti är det datum som gäller - fungerar förarplatsen fortfarande inte som det är tänkt. Vilket innebär att tågen sannolikt börjar köras med livsfarliga fel ombord.

På SL tror de ansvariga att det kan dröja lång tid innan felen är borta. En plan för de första åtgärderna har nyss lämnats in och nu ska man ta itu med resten av felen.

© Copyright Sveriges Radio 2004, Ansvarig utgivare: Kjell Anderstedt