

# LOKFÖRARBLADET

Facklig medlemsinformation från SEKO Lokförarna - nr 3, Nov 2005

Redaktion: SEKO Lokförarna styrelsen genom Ludvig Eriksson och Thomas Schiechl

Vad händer i pausfrågan? 2

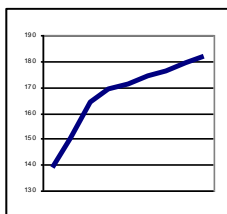
Vi får ta nya tag.

Gruppval och turlistor 5

Inplacering i februari

SEKO Klubb Lokförarna 6

Vi blir fler!



Arbetsplatsträffar 6

Ett nedlagt projekt.

Arbetstidsregler 7

Får vi våra lagstiftade viloperioder?

D-dagar 7

Vi följer upp antalet D-dagar.

Kvalitetssäkring 8

Vad är det?

Ordförande har ordet 9

Connexaffären ..... 9

Upphandlingen ..... 9

Lokala avtalet ..... 10

Nominering till styrelsen 10

Fackligt arbete – är det något för dig?

Studier, lokalt avtal 10

Standard för rastlokaler 10

Är Södertäljehamns rastlokal OK?

Inköpsstopp 11

Det blir ingen almanacka till nyår.

Fackexpeditionen är öppen på torsdagar kl. 09.00-15.30

SEKO Klubb Lokförarna på webben: [www.cip.just.nu](http://www.cip.just.nu)

SEKO centralt: [www.seko.se](http://www.seko.se)

På anslagstavlan mitt emot expeditionen anslås information

## VAD HÄNDER I PAUSFRÅGAN?

### Träff med Arbetsmiljöverket den 6:e Oktober:

Citypendeln träffade Arbetsmiljöverket den 6:e oktober med anledning av beslutet om åtgärd av Cip i denna fråga. Ludvig Eriksson och Theres Lundmark var där som representanter för SEKO.

Citypendeln redovisade sina synpunkter till Arbetsmiljöverkets (AMV) beslut. I Cip:s svar till AMV i augusti fanns stora brister. Cip erkände bl.a. att dom räknat fel på antalet turer som det inte finns paus på. Först hade Cip redovisat att det var ca 20% av turerna som inte höll för paus, sedan ändrade dom sig till 40% eftersom dom hade räknat fel ifrån början.

Något svar på vad Cip ska göra åt pauserna fick inte AMV. Detta på grund av att Cip inte ansåg sig veta vad AMV menar med vad en paus är för något. Med detta som argument så tyckte Cip att dom inte kan rita in pauser i turlistan.

Om tidsplan för genomförandet av pauser i turlistan så svarade Cip att dom kan genomföra det först sommaren 2006 om dom får fortsatt förtroende av SL att bedriva trafiken.

SEKO kommenterade sin syn på Cip:s svar till AMV och klargjorde att SEKO inte är nöjd med Cip:s svar.

Efter Cip:s bristfälliga redovisning var AMV märkligt nog nöjda och sa att Cip har uppfyllt kraven som AMV ställt på Cip. Härmed så lägger AMV ned detta ärende i pausfrågan och förklarade detta ärende avslutat.

Därefter sa AMV att dom förstod att det fortfarande är problem med pauser i förarnas arbete så därför ska dom nu ut och inspektera förarturer på Cip för att bilda sig en uppfattning om var det brister. AMV kommer till Cip i slutet av November för att utföra inspektioner av turer.

Det hela låter konstigt, men så här fungerar det:

- a) Mikael Hillbo skriver 6,6a med begäran om åtgärd i pausfrågan.
- b) Arbetsmiljöverket beslutar om att Citypendeln skall införa 10 minuters pauser med högst 2,5 timmes intervaller, samt att man skall redovisa vilka turer som inte har paus.
- c) Citypendeln lämnar en felaktigt redovisning till Arbetsmiljöverket samt vid möte påstår Citypendeln att man inte vet vad som menas med paus.
- d) Arbetsmiljöverket nöjer sig med Citypendelns förklaring och avslutar ärendet utan att vi fått en enda paus inritad i turförteckningen.
- e) Till sist säger Arbetsmiljöverket att man kan förstå att det fortfarande är problem med pauserna varför man skall göra en inspektion
- f) Vi är således tillbaka på ruta a).

SEKO's uppfattning om varför ärendet nu läggs ned och ett nytt ska starta är att:

AMV har klantat sig i frågan. Juristen beslut som var skrivet var juridiskt verklöst och ohållbart för att kräva Cip på åtgärder. Inspektören skulle också ha åkt ut tidigare och inspekterat turer direkt efter Mikael Hillbo's 6,6A.

AMV agerande resulterade i att det har gått sex månader i onödan utan resultat.

### **Bakgrund till våra krav om paus:**

Lokförare har ett starkt styrt arbete, koncentrationskrävande och psykosocialt krävande vid förseningar då resenärer vill konfrontera föraren.

Förare har svårighet att ta tillräckligt långa pauser där tillgång till pausutrymme finns.

Tågomlopp och tidtabeller blir nu också snävare och snävare för varje år så dom naturliga avbrotten i vårt arbete blir färre och färre.

På kontoret är det naturliga inslaget av pauser en självklarhet, men inte för förare på tåg. Förarna har ansvaret för tågets säkra framförande enl Sjö §69:3 och ska vara alert i sin yrkesroll. Dom flesta förare ska jobba som förare under många år och att då ha ett arbetstempo som inte tillåter pauser enligt arbetsmiljölagen kan i längden vara slitsamt på kroppen. Följden kan bli sjukdomar som högt blodtryck, depressioner, ökad risk för hjärtinfarkter m m.

Dom största problemen i turlistan är helvarv Cst – Bål – Nyh – Cst och ett och ett halvt varv Cst – Mr – Söc – Mr – Cst. Det är förlång tid mellan Bål – Nyh – Cst utan tillräcklig omfattning av paus, här bör vi kliva av i Vhe för avbyte och gå över till andra plattformen och köra nästa tåg mot Cst. Helvarvet blir då kortare.

När vi kör en och ett halvt varv på Mr-Söc så är den enda pausen på det arbetspasset i Söd, Visst vi har paus i Söd men med anledning av att arbetspasset är 4 tim och 47 min och att den praktiska tiden som är arbetsfri i Söd endast är ca 5 min, och att det då blir enligt Arbetsmiljöverket en för kort paus när man har ett arbetspass på 4tim,47min.

### **Skyddsombudens agerande:**

Skyddsombuden skrev en 6.6A till arbetsmiljöverket med begäran om åtgärd av Citypendeln för att säkerställa att föraren får tillräcklig med pauser i turlistan.

Med anledning av denna 6.6A så meddelade Arbetsmiljöverket Citypendeln ett beslut med tre punkter som Citypendeln skulle ha uppfyllt senast den 18 augusti 2005:

1. Citypendeln ska avseende förarna av pendeltågen kartlägga antalet arbetspass ombord på tågen, vilka överstiger 2,5 timmar, utan möjlighet till schemalagda pauser om minst tio minuter
2. Citypendeln ska ge berörda skyddsombud och arbetstagare möjlighet att medverka i kartläggningen.
3. Citypendeln ska redovisa resultatet av kartläggningen till Arbetsmiljöverket, distriktet i Stockholm. Citypendeln ska, för det fall kartläggningen visar på arbetspass överstigande 2,5 timmar utan möjlighet till schemalagda pauser om tio minuter, även redovisa de åtgärder som Citypendeln avser att vidta för att möjliggöra dess pauser för den berörda personalen. Av redovisningen ska också framgå när Citypendeln planerar att vidta åtgärder.

Citypendeln svarade AMV att dom vill höja gränsen till 3 timmar innan paus, och fick tillstånd mötet den 6é oktober för att snacka om frågan. Citypendeln har inte gjort något för att rita in pauser i turlistan.

Att Citypendeln föreslår tre timmar uppfattas som om dom inte förstår problemet.

Jag undrar hur dom på kontoret skulle uppleva att bli inlåst på sitt kontor i tre timmar innan dom har möjlighet till paus, och blir dom nöjda så får dom kissa ut genom fönstret?

### **Kommande inspektioner**

AMV ska nu starta ett nytt ärende. På dom inspektioner som ska göras av AMV så ska vi göra det vi ska på turerna. Cip vill att vi ska använda tid som vi har för att byta ände, förarbyte och gångtid till att ha paus. Cip säger att vi har för långa avbytestider och för mycket gångtid. Detta

kan SEKO ej acceptera utan vi tycker att är det fel på gångtid och avbytestider m m så ska alla tider mätas om. SEKO har också intresse av att tiderna mäts om. Vi har tex inte någon tid på slutstation för att tåget ska tömmas innan vi växlar tågsätt till uppställningsspår.

Som förare efter ett antal år så blir man ofta hemmablind och glömmer självklarheter som vi gör i våra arbetsuppgifter. Detta tar tid och är ingen paus!

Som exempel nedan visar vi vad vi gör vid byte av ände på tåg:

#### ÅTGÄRDER VID LÄMNANDE OCH UPPSTART AV FÖRARHYTT

Nedanstående förfaringssätt är enligt de arbetsuppgifter som görs enligt Citypendelns regler och utbildning för förare.

#### **I förarhytt som lämnas ( tidsåtgång ca 1,5 – 2 minuter)**

1. Plocka ihop tidtabell och dygnsorder och lägg ned i lokförarväskan.
2. Sätta på sig uniformsjackan och eventuella arbetshandskar.
3. Lägg FB-valsen i läge S och tag bort környckeln.
4. Sänk huvudledningstrycket så att tåget inte kan komma i rullning, samt lås tågbrömsventilen.
5. Slå ifrån strömställare ventilatorer.
6. Om föraren sköter dörrmanövrering, lås nyckelströmställare dörrlåsning och ställ dörrarna i stängt eller öppet läge.
7. Slå från destinationsradio.
8. Byt och fastsätt rätt destinationsskylt.
9. Fäll in backspeglar.
10. Släck strålkastare och hyttbelysning.
11. Slå av strömställare för ATC.
12. Stäng fönster och lås dörrar.
13. Kontrollera att slutsignaler lyser.

Vid byte av förarhytt skall föraren kontrollera strömavtagarnas kolslitskenor avseende skador, kontrollera att utvändiga lampor och belysning fungerar, samt att felaktigheter noteras i block för skadeanmälan.

#### **I förarhytt som ska aktiveras för avfärd (tidsåtgång ca 2,5 – 3 minuter)**

1. Lås upp förarhytt dörren och gå in.
2. Lås upp tågbrömsventilen och lägg den i ett driftbrömsläge.
3. Lägg FB-valsen i läge 0.
4. Om föraren sköter dörrmanövrering lås upp nyckelströmställare för dörrlåsning och ställ dörrar i önskat läge.
5. Byt och fastsätt rätt destinationsskylt.
6. Tänd strålkastare.
7. Kontrollera signallampor på signaltablån genom att trycka in knappen lampprovning.
8. Slå till strömställare tågorderradio.
9. Ställ in tågnumret och rätt kanalnummer på tågorderradion och gör provanrop.
10. Utför bromsprov enligt gällande bestämmelser.
11. Kontrollera att förarövervakningen fungerar.
12. Slå till strömställare ATC och funktionstest programmet går igång. Mata in rätt tågdata i ATC'n.
13. Tag fram tidtabell och dygnsorder på förarbordet.
14. Häng upp uniformsjackan och tag av eventuella arbetshandskar.
15. Ställ in förarstolen på ett så ergonomiskt riktigt sätt som möjligt.

Citypendeln vill nu att tid för åtgärder vid avlämnade och uppstart av hytt skall godtas som paus, detta kan ej SEKO lokförarna acceptera.

## GÅNGTID I SÖDERTÄLJEHAMN

Gångtiden som är uppmätt till fem minuter är från plattform och till rastlokal i Södertälje hamn. När tiden uppmättes så gick man genom gångtunneln under spåret och in på baksidan av stationshuset för att komma till rastlokal. Att gå över spåren är inte den rätta vägen ur arbetsmiljöriktig synvinkel. Cip säger nu att denna tid är för lång.

SEKO kommer inte att ge sig i paus frågan. Blir det inte Cip som får införa pauser i turlistan för att dom inte får förlängt förtroende, så får nästa aktör i så fall planera in pauser.

Se bifogat beslut från Arbetsmiljöverket om nedlagt ärende.

Ludvig Eriksson

## GRUPPVAL

Det blir gruppval med inplacering 1 februari. Valet skåpas den 7 december och ska vara inlämnat redan den 19 december. Kontakta något turlisteombud om du är bortrest. Tyvärr blir gruppvalet efter semestervalet eftersom den nya turförteckningen inte är klar än. Alternativet hade varit att ha val nu på befintliga grupper och turförteckning, men då måste grupperna ändras i januari då vi får en ny turförteckning.

Det skall gå några fler insatståg och fler tåg till Bro medan Hagalund upphör.

Vi arbetar för att få pauser inlagda på turerna.

I fortsättningen hoppas vi att vi kan ha gruppval på hösten igen.

Turlistekommittén

Anna Groth

Kjell Axelsson

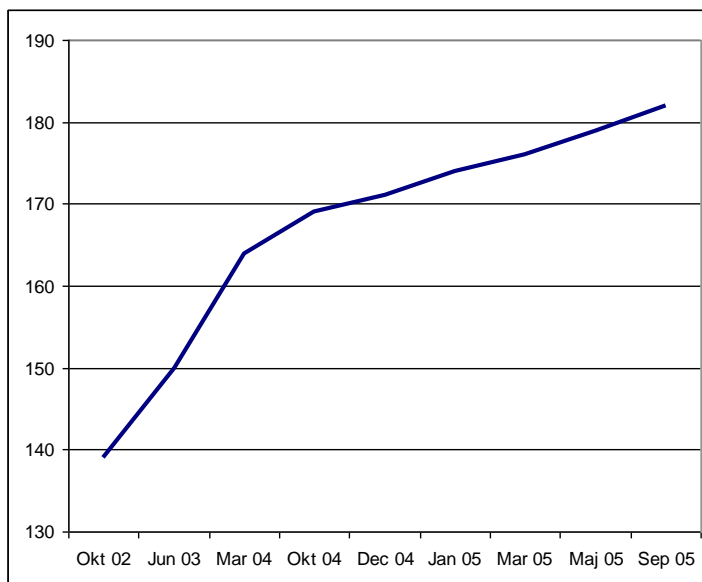
Ronny Stenlund

Marie Olsson

## SEKO KLUBB LOKFÖRARNA

Medlemsantalet i vår klubb ökar. Det är glädjande för oss som lägger ner tid för att driva lokförarnas intressen framåt. Att driva facklig verksamhet kostar energi och ju fler vi är så blir vi starkare i vårt arbete. Det är ju resultatet i dom fackliga frågorna som räknas.

Så här ser utvecklingen ut för medlemsantalet under perioden oktober 2002-september 2005.



Vi var i september i år 182 medlemmar. Värt att notera är att vi är en klubb av få som ökar i medlemsantal inom SEKO Stockholm.

Evamari Hådén

## ARBETSPLATSTRÄFFAR

I Pendlaren nr 3, 2004, inleddes en artikel med: ”Att genomföra arbetsplatsträffar är viktigt i en organisation”. Arbetsplatsträffar, där även en enklare utbildning i konflikthantering ingick, har genomförts för ett antal förare. De flesta förare har dock ännu inte fått delta vid arbetsplatsträffar och dessvärre är det så att inga arbetsplatsträffar kommer att genomföras framöver. Företagets motivering är penningbrist.

Återigen är det brist på pengar som sätter stopp för arbetsmiljöförbättrande åtgärder. Märkligt är det att vissa förare fått utbildning i konflikthantering medan andra inte bedöms att behöva detta.

Thomas Schiechl

## ARBETSTIDSREGLER

Våra arbetstidsregler styrs i huvudsak av Arbetstidslagen samt centrala och lokala avtal. I vintras hade Citypendeln ambitionen att strama upp sin syn på arbetstidsregler vilket SEKO ser positivt på. Genom att vilja följa lagar och avtal var Cip:s avsikt att skapa ordning och reda.

Ambitioner och avsikter i all ära, men det krävs en praktisk tillämpning. Under sommaren gjorde vi därför ett stickprov för att i första hand undersöka hur regler om veckovila efterlevs. Vi valde att titta på schema för fyra förare som hade ganska stora övertidsuttag under en månad.

För två av dessa förare hade övertidsuttaget lagts så att förarna fick föreskriven veckovila. För de andra två förarna bröts föreskriven veckovila vid ett flertal tillfällen. Dessutom kunde vi notera att Cip brutit mot spärregler för tidig tjänst vid några tillfällen.

Utifrån detta ganska negativa resultat fanns det anledning för oss att göra en mer omfattande undersökning. I stället för att ”gräva i det som varit” valde vi att först diskutera saken med ansvariga chefer och blicka framåt. I möte med företaget i slutet av september redovisade vi resultatet av vårt stickprov, samt vår syn och tolkning av lagar och regler. Glädjande är att företaget delar vår syn och tolkning. Med denna samsyn som grund föreslog vi att en större uppföljning av arbetsschema skulle göras för oktober månad. Denna undersökning kommer att granska vecko- och dygnsvila samt avtalade spärregler.

Vi förväntar oss inte att resultatet av undersökningen kommer att vara felfritt, även om det är vår förhoppning. I händelse att företaget i nämnvärd omfattning bryter mot lagar och avtal är det vår ambition att fortsätta, och så länge som möjligt, driva frågan vidare i samverkan med företaget.

Genom att följa lagar och avtal kan vi förare inte alltid ”gnetas” som vi själva vill. Det går normalt inte att ”gnetas” två fridagar i perioden för veckovila utan att bryta mot arbetstidslagen. Under vissa omständigheter går det inte att ”gnetas” den ena av de två fridagarna i veckoperioden (en vecka räknas här från söndag till lördag).

Det är viktigt att ni medlemmar visar förståelse för lag och avtal var gäller ”gnet”. Vårt stickprov visar samtidigt att det går att arbeta mycket övertid utan att det strider mot lagar och avtal. För två av förarna i stickprovet var det ju som ovan nämnts inga problem med veckovilan.

Vidare är det viktigt att komma ihåg att vare sig SEKO eller företaget kan göra så mycket åt lagstiftad dygns- och veckovila. Vår uppfattning är att medlemmarna tycker att är positivt att man inte ska arbeta hur många tidiga morgonar eller nätter som helst i följd. Undantaget då man själv har aktivt valt detta i gruppvalen.

Vi återkommer i frågan.

Thomas Schiechtl

## D-DAGAR

I samband med att vi gör uppföljning av arbetsscheman för oktober kommer vi att kontrollera förutskrivna vikariescheman för november. Företaget har redan aviserat att ett visst antal D-dagar genereras vid veckosluten p.g.a. banarbeten på Tegelbacken. Vi kommer naturligtvis att ta hänsyn till detta i samband med vår uppföljning.

Vi återkommer i frågan

Thomas Schiechtl

## KVALITETSSÄKRING

I det senaste numret av Pendlaren framgår att Citypendeln infört, och fått godkänt, ett kvalitetsledningssystem enligt standarden ISO9001:2000.

Frågor som vi förare ställer oss är: Vad är ett kvalitetsledningssystem? Hur ser det ut? Hur påverkar det oss? Hur skall vi delta? Vad förväntas av oss?

Jag tror att de flesta av oss i förarkåren svarar ”ingen aning” på dessa frågor.

I senaste numret av Pendlaren skriver kvalitetssamordnare Johan Lagerström att alla i företaget måste känna till och arbeta efter kvalitetsledningssystemet. Vidare skriver Lagerström att det skall finnas rutiner, policys och arbetsbeskrivningar som styr arbetet, samt att du som medarbetare skall veta var du hittar dessa instruktioner och policys. Vi skall även veta var vi finner företagets mål och visioner.

Nå ärade medlemmar – känner ni till ovanstående? Troligtvis inte, och i varje fall inte i tänkt omfattning.

Man kan lite förenklat säga att ett kvalitetsledningssystem bygger på att man dels inte lovar mer än vad man kan hålla och dels att man arbetar mot ständiga kvalitetsförbättringar.

Vad gäller löftesbiten har företaget flera avtal där man förbinder sig att utföra något. Det första man tänker på är kundavtal, i detta fall med SL, där man exempelvis lovar att tågen skall vara rena och hela samt gå i tid. Företaget har många andra åtaganden, inte minst i avtal med personalen. Även andra former för åtaganden förekommer såsom leverantörsavtal och skyldigheter att följa lagar, förordningar och föreskrifter. För att göra en tillspetsad förenkling kan man föra följande resonemang. Om företaget inte betalar lön till förarna kommer förarna inte att köra tågen, varvid man inte kan uppfylla kvalitetsåtaganden mot SL. Om vagnarna rullar hela tiden så att det inte finns tid att köra in dem i vagnhallen för reparation och städning kan inte kvalitetsåtaganden om hela och rena tåg uppfyllas. Om vagnarna inte repareras och underhålls kommer Järnvägsstyrelsen att men hänvisning till lag i värsta fall stoppa trafiken.

Ett kvalitetsledningssystem förutsätter inte att allting alltid fungerar. Däremot skall upptäckta fel och brister (avvikelser) rapporteras och behandlas (korrigeras), samt skall man förebygga möjliga orsaker till fel och brister i processen. Sammantaget skall detta vara grunden för att uppnå ständiga kvalitetsförbättringar. En viktig informationskälla för företaget är de händelser (avvikelser) som förarna rapporterar. Tyvärr är det väl så att det oftast stannar vid att vi skriver händelserapporter. Något svar får vi sällan och än mer sällan ser vi något resultat (korrigerings) av rapporterade fel och brister. Ofta uppkommer samma fel eller brister så pass omfattning att vi tröttnar på att rapportera felen och bristerna. Utan rapporterna blir problemen inte synliga på samma sätt men konsekvenserna kommer dock att kvarstå, dvs. bristande kvalitet (sena eller inställda tåg).

Att införa och arbeta efter ett kvalitetsledningssystem är inte helt enkelt. Vi håller fullständigt med Johan Lagerström om att det är viktigt, för att inte säga avgörande, att alla i företaget måste känna till och arbeta efter systemet. Problemet är att vi förare knappt känner till systemets existens, och än mindre dess innehåll. Det blir ju då lite svårt att arbeta efter, och bidra till, systemet.

Vi får hoppas att företaget upptäcker förargruppen och genom information och utbildning involverar oss i kvalitetsledningssystemet.

Thomas Schiechtl



## ORDFÖRANDE HAR ORDET

### ”Connex-affären”

Per Johansson ordförande på Connex tunnelbana klubb 119 fick för några veckor sedan varsel om uppsägning. För mig och många andra kom detta varsel som en överraskning. Visst har vi hört talas om Connex fackförenings fientlighet men att sparka en förtroende vald förvånar oss.

Vi inom SEKO valde att reagera snabbt. Rainer Andersson på Pendelklubben och jag skrev ihop ett stöduttalande och skickade det till SL, Connex och övriga berörda personer (det har även legat en del exemplar på Cst). Där vänder vi oss inte bara mot Connex agerande utan även mot SL och då framför allt SL:s VD Lennart Jangälv.

I TV4 debatt den 23 september möttes Johansson och Jangälv. Här följer ett utdrag ur denna debatt:

- Per Johansson, klubbordförande SEKO: *”Man agerar när det är en myndighet som tvingar dem till det, inte när skyddsombuden eller vi från facket eller andra påtalar säkerhetsbrister, då försöker man negligera det här. Det är därför vi tycker att de som är säkerhetsansvariga nu borde göra något annat.*

- Lennart Jangälv VD SL: *Det är en lokal företrädare inom Connex som verkar driva en kampanj att klaga på allt och det är oftast väldigt osakliga påståenden.*

.....

- Reporter: Facket menar ju att ni inte bedriver ett systematiskt arbetsmiljöarbete?

- Lennart Jangälv: *Det där är en ”fundamentalistisk och osaklig kampanj”.*

Vi agerar nu i bred front med kampanjen ”vägra vara tyst”. Den annonseras i press och i tunnelbana och pendeltrafiken har SEKO köpt nästan alla reklamplatser. Nu inleds tvisteförhandlingar och SEKO kommer att driva ärendet ända till Arbetsdomstolen. Där räknar man med att vinna. Alla trafikklubbar träffas regelbundet för att diskutera vad man ska göra framöver. Det pågår demonstrationer och uppvaktningar av SL och Connex. SEKO kräver att Per ska få tillbaka sitt jobb.

### Upphandlingen

Upphandlingen går mot ett avgörande. Alla sex bolag som lagt bud på trafiken har varit hos SL och presenterat sitt anbud. Nu kommer nästa steg där SL bjuder in ett antal bolag för förhandling, vilket kommer att ske inom de närmsta veckorna. Den 29/11 har SL ett extra styrelsemöte där man enbart diskuterar pendelupphandlingen med styrelsen. Det är osäkert om man tar ett beslut den dagen eller om man bordlägger frågan till den 14/12. Ett bekymmer är att SL verkar ha bestämt sig för att dela upp trafiken och stationerna i två olika bolag vilket skapar problem för alla. Detta kommer att bli mycket dyrare för SL (läs: skattebetalarna).

Pendelklubben och Förarklubben har pratat om att ha ett gemensamt medlemsmöte den 16/12. Där vill vi presentera och diskutera vår syn på det bolag som vinner upphandlingen. Representanter från det vinnande bolaget/bolagen kommer att bjudas in.

Efter mötet kommer det troligtvis att bli en grekisk buffé men vi återkommer med fler uppgifter lite längre fram.

### **Lokalt avtal**

Avtalsförhandlingarna ligger tyvärr på is till dess att SL kommer med beslutet om upphandlingen. Vi anser att det är ett tråkigt beslut då Citypendeln har ett ansvar att ta. Vi får bara hoppas att det kommer bli ett bra lokalt avtal till nästa höst.

Peter Blomgren

### **NOMINERING TILL LOKFÖRARKLUBBENS STYRELSE**

Vill du?

- Arbeta fackligt
- Förändra
- Förbättra

För och med lokförarna i SEKO

Eller vet du om någon som du tror skulle göra ett bra arbete?

Lägg en lapp i nomineringslådan utanför expeditionen

Anders Persson

Valberedningen

### **STUDIER, LOKALA AVTAL**

Tyvärr blir det ingen studiecirkel i lokala avtal i höst för våra medlemmar, som tidigare har utlovats. Tidsbrist och andra uppdrag som måste prioriteras högre, bl a vårt engagemang inför kommande upphandlingar, gör att vi som har Cirkelledar utbildning inte kan genomföra lokala studier. Förhoppningsvis kommer vi att hålla cirklar till våren istället.

Astrid Hermelin

Studieansvarig

### **STANDARD FÖR RASTLOKALER**

Citypendeln har nu gett ut ett City F som ska reglera standarden i våra rastlokaler. Anledningen till att City F kommit till är att våra rastlokaler på utestationerna förföll till urdåligt skick. SEKO har drivit fram skriften i skyddskommittén.

Läs och kontrollera om rastlokalerna håller standarden. Se bifogat dokument här i Lokförarbladet.

Ludvig Eriksson

## **CITYPENDELN HAR LAGT INKÖPSSTOPP**

Nu har Citypendeln lagt ned verksamhet som inte har med den dagliga driften att göra. Inköpsstoppet ska vara fram tills dom vet om dom får fortsatt förtroende av SL. Om dom inte får trafiken så kan säkerligen stoppet fortsätta fram tills att nya aktören träder till.

Det som vi märkt är:

- inställd utbildning som inte har med den dagliga driften, så som utbildning för förare i Hot och våld, utrymning av tåg, brand.
- inställda arbetsplatsträffar.
- ingen personalfest, ingen almanacka och julklapp till jul.

Ludvig Eriksson