



NYHET!! Avstämning på 6 veckor !

Kompis handdator sida 4

PAUSER 2 & 4

TURLISTOR 5

UNIFORMEN 5



Fackexpeditionen Seko Lokförarna

Telefonnr: 08-56 22 42 80

**Öppettider: Torsdagar 09:30–15:30
Lunch 12:00–13:00**

**Adress: Box 734
101 32 Stockholm.**



Åka X60 med hund - 12

Älvsjö–Farsta 40 km/tim. 6
Vad hände egentligen och varför?

SL - Försiktig optimism 13

Nya klargöringstider i Bro 3

Nya arbetstidsavtalet och pauser in i turlistan

Inför hösten så ser vi att det finns en hel del saker att lösa i turförteckningen. SEKO ska försöka få turlistritarna att få ihop en turlista som inte skapar nya problem i onödan. Nu har vi sett att Ståg har ritat för mycket eftermiddagar som slutar sent mot midnatt, det blir då svårt att komma runt med vila tills nästa dags jobb. Detta skapar problem när grupper ska ritas. Turritarna har även svårt att visa en heltäckande lösning på våran rätt till pauser.

Att avtalet eller pauser skulle skapa problem för att rita en bra turförteckning kan vi ej acceptera, det är inte det som är felet. Det som krävs är lite ny tänkande och en helhetssyn i strategin i att skapa en stabillitet i hur ritandet ska genomföras. Att då stirra sig blind på att pauser ska förekomma i turlistan är fel.

Arbetstidslagen är skriven utifrån ett förarbete till arbetsmiljölagen där det framgår att alla har rätt till paus efter eget behov, och att det benämns 5 minuter paus per timme i lag kommentarerna. Här i vår turlista på Ståg har vi fått dispens från arbetsmiljöverket att tänja på dessa regler till upp till 2.5 timmar och att det då skall vara minst 10 minuter paus. Att vi fått dispens innebär inte att vi måste vänta i 2,5 timmar innan vi får våran paus, utan tvärt om så bör den infalla tidigare. Att då turritare på Ståg inte gillar att det bara går en timme eller 45 minuter ibland innan vi får våran paus ska inte påverka hela turupplägget för en bra turlista.

Ludvig Eriksson

UTBILDNING X60

Det är ett problem att det är för få förare som är utbildade på X60. Vid övertagandet skulle det vara 150 förare men det blev bara 100 förare som utbildades för X60.

Vi märker nu i sommar att X60 förare bara får köra X60. Förare upplever det som likriktad tjänst och att turer som normalt bör ligga på gruppen byts bort.

Om Ståg inte börjar att utbilda mer förare så kan det bli problem till hösten med att turer ska brytas ut ur grupper, särskilt om det kommer fler X60 tåg på 27 och 26 tågs omlopp.

Ludvig Eriksson



Pauser i Märsta

Nu när vi står över i Mr så finns det möjlighet till pauser. Det som är tanken, är att vi ska kunna använda pausutrymmet hos spärrvakten på liknande sätt som i Bålsta.

Ståg ska ta kontakt med ISS/Trafficare för att kunna lösa frågan på liknande sätt som i Bålsta. I Bålsta kan vi ha tillgång till pausutrymme även när det är obemannat, vi går då in med våran "tag" och slår samma kod som när vi går in på Klarabergsviadukten.

Ludvig Eriksson

Nya klargöringstider för X60 i Bro hallen

I Bro uppställningshall har Arbetsmiljöverket gjort ett föreläggande om att reparatörsarbete på tåg inte får göras i uppställningshallen, bl. a. p.g.a. att tågen står för tät. Man bör inte gå utvändigt och klargöra i hallen, den är inte byggd för det. Härav så skall klargöring av förare endast göras invändigt i tåget. Verkstadspersonalen skall då göra en förenklad klargöring med tyngdpunkt på det utvändiga innan tågen ställs upp i uppställningshallen.

Ståg har då minskat klargöringstiden i höstens turlista fr.o.m. 21 augusti i Brohallen. Ståg vill att vi gör en förenklad klargöring invändigt. Vi önskar att förare kontrollerar att klargöringstiden verkligen räcker till när vi gör allt som vi ska göra enligt de rutiner som vi ska. Det vore bra om felaktigheter som upptäcks eller om tåget blir försenat ut p.g.a. störningar rapporteras till Ståg med en kopia till skyddsombuden, så skall vi följa upp hur klargöring fungerar när den delas upp mellan förare och verkstadspersonal.



Avstämning av arbetstid på 6 veckor

Fr.o.m. Ståg's övertagande den 18 juni kommer arbetstiden för lokförare att stämmas av per sex veckor. Man går då runt ett varv på sin grupp eller fridagsnyckel innan avstämning sker. Turplanerarna stämmer av antalet arbetsdagar gånger arbetstidsmättet 7 timmar och 6 minuter per arbetsdag när avstämning görs.

Första perioden som kommer att stämmas av är 18 juni t.o.m. 29 juli. Eventuell periodövertid som finns den 29 juli kommer att betalas ut på augusti lönen.

Medlemsmöte 19 september kl 13.00.

På detta medlemsmöte skall vi välja vem som skall vara ordförande i klubben. Vi ska även välja en ersättare till styrelsen och ett nytt skyddsombud. Vi kommer att informera lite om andra frågor också, vi återkommer med en dagordning om plats och tid när det närmar sig. Valberedningen kommer också med mer information om hur valen ska gå till.

Du som är intresserad av att ställa upp och kandidera till någon av platserna som är lediga eller och du vet någon som skulle vilja ställa upp så hör av dig till valberedningen.

Valberedningen: Anders Persson 073-661 57 44 och Ylon Franzén 073-661 56 60



kompis / handdator

Kompis skall nu utvecklas fortlöpande och vi förare skall vara med i processen. Ståg har sagt att vi ska få minst en dags utbildning på datorn.

Hur vi skall använda oss av datorn och vad det har för effekt på vår arbetstid och arbetsuppgifter har inte klarlagts, Stockholmståg har ej förhandlat kompis med SEKO Lok. Innebär kompis mer arbetsuppgifter för förarna i förlängningen?

Är kompis en rationaliseringsförbättring för Stockholmståg som även kanske bör komma förarna till del vad gällande mer arbetstid eller mer lön?

Fram tills vi är överens om hur vi ska arbeta med dator och tills vi fått utbildning så behöver vi bara använda handdatorn som telefon.

SEKO Lok följer utvecklingen av kompis med intresse.

Ludvig Eriksson

Pauser, beslut av arbetsmiljöverket.

Efter ett långt och segt arbete av SEKO Lokförarna för att pauser skall planeras in i turlistan så har det nu blivit lite resultat.

Arbetsmiljöverket har nu funnit skäl för att hålla med SEKO skyddsombudens framställning enligt 6 kap 6 a § om att det brister i arbetsmiljön på Citypendeln, att arbetsgivaren inte här tillser att lokförarna får sina pauser.

Detta beslut kommer också i förlängningen att gälla Stockholmståg. Stockholmståg har insett problemet och har nu börjat rita in pauser i lokförarnas turlista.

Se bifogat dokument från Arbetsmiljöverket.

Ludvig Eriksson



TURLISTOR

I skrivande stund ritar Ståg höstens turförteckning. X60 går fortfarande bara på Bål Nyh linjen så turerna är mest ritade på samma ben, så snart fler är utbildade på x60 blir det mer variation i turerna. Pauserna blir i Märsta då 26 tåg vänder som 27 tåg o.s.v. Ståg måste lösa tillgängligheten till pauslokal i Märsta. När 26 tågen inte går fortsätter backåkningen i Södertälje till kl. 22.00, efter det kör vi halvvarv. I Vhe kliver vi av och byter tåg, pausen blir lite längre så att det inte blir så känsligt vid trafikstörningar.

Efter den 20 augusti går vi in på våra gamla gruppnycklar, turer som följer gruppnyckelns tider och riktning ska läggas in så lika det går. Det blir nya omlopp den 1 oktober då fler x60 ska gå och till den turförteckningen ska vi försöka få till ett gruppval. Vi återkommer om det.

Turlistkommiten

UNIFORMEN ©

Uniformen gick fort att ta fram, resultatet såg vi inte innan vi packade upp våra egna lådor. Jackan ska göras om helt; Ny färg, ny modell, annat tyg. Den nya sommarjackan får vi dock inte förrän till nästa sommar, så vi får hålla till godo med den vi har fått fram till dess.

Ruggern blev inte så bra, men alla övriga justeringar gör vi efter sommarens enkät.

Provplaggen är snart färdiga till kavaj och väst. De provas och beställs någon gång i juli och levereras i slutet av augusti. Tyvärr har vi från fackets sida ännu inte fått se hur färg och tyg kommer att se ut, men vi vet att de kommer att bli grå.

A la carte snabbar på framtagandet av en windstopper i polartec, vi får den i början av september. Den är svart med helt blixtlås och fickor. Vinterjackan blir svart och är under framtagande. Mer info fick ni i facket för några veckor sedan.

Vid pennan Anna

Hasse Johansson, Anna Groth, Astrid Hermelin

Anna Groth 073 661 5731

Kjell Axelsson 073 661 5602

Ronny Stenlund 073 661 5649

Carina Sundström 073 661 5721



Nytt avtal gällande inhyrda lokförare

SEKO Lok har arbetat fram ett avtal som ska reglera hur inhyrning av förare på Stockholmståg skall gå till. Se bifogat avtal längre bak i tidningen

En Lokförares funderingar när han/hon kör X60 :

Vad händer efter passage av skyddssektion? faller motorgrupper ur?

Hur länge kan man köra innan något större fel dyker upp?

Hur kommer en tillkoppling i Vhe att gå? koppelfel?

Hur många traktionsmotorer fungerar som dom ska?

Hur mycket försenat blir tåget?

Kommer tåget bli stående på linjen?

Kommer jag tvingas att arbeta övertid?



Älvsjö-Farsta - konsten att kringgå problem

Det här är en berättelse om vad som händer när man koncentrerar sig på att kringgå problem i stället för att lösa dem. Men det är också en berättelse om att lösa problem och se dess möjligheter.

Allt vad vi gör är i någon mån reglerat, genom lagar, förordningar, föreskrifter, avtal, överenskommelser mm. Ta bara en så enkel sak som ett toalettbesök, som är reglerat på många sätt. Kanske inte vad och hur du gör på toaletten, men väl på andra sätt. En toalett får inte placeras var som helst. Avloppet måste uppfylla en rad krav. På din arbetsplats måste du ha tillgång till toalett, och för personal som städar den finns det krav på utformning. Listan över krav på toalettbesöket kan göras mycket lång. Nu handlar denna berättelse inte om toalettbesök, men det vi vill få fram är att det i samhället finns spelregler för i princip allt, och att det är meningen att vi skall följa dessa spelregler för att det skall fungera.



I samhället finns det en rad myndigheter. Den kanske mest kända myndigheten som vi medborgare först tänker på är Polismyndigheten. Andra myndigheter som vi lokförare bekantat oss med på ett eller annat sätt är Arbetsmiljöverket, Banverket och Järnvägsstyrelsen. Myndigheterna har många uppgifter. Man skall bl.a. sätta upp och utveckla spelregler (föreskrifter) och övervaka att de efterlevs. Polisen arbetar av naturliga skäl ofta mot lagföra brottslighet i en eller annan form. Det ligger ju en in tjuvs natur att göra inbrott. För andra myndigheter, såsom Arbetsmiljöverket och Järnvägsstyrelsen är, eller bör, uppgifterna inte i första hand vara inriktade mot att verka för att straff utdöms. Det borde ju inte ligga i ett järnvägsföretags (t.ex. Citypendeln) affärsfilosofi att bryta mot arbetsmiljölag och järnvägslag – eller hur?

Problemet

Mellan Älvsjö och Farsta strand har det förekommit sabotage och skadegörelse som vid flera tillfällen orsakat allvarliga olyckor. Illvilliga personer har lagt föremål på rälen som sedan tåg kört på i över 100 km/t. För att komma upp på banvallen har dess illvilliga människor ofta använt sig av de oräkneligt antal hål som finns i staketen längs banan. Kan man utan svårighet nå banområdet och finns det på banområdet föremål som man i nämnda syfte kan använda, ökar naturligtvis risken för sabotage och skadegörelse.

Riskerna

När man utifrån kända och återkommande händelser värderar risker måste man ta med alla tänkbara konsekvenser, från i sammanhanget obetydliga materiella skador till rena katastrofer. Kör man på ett föremål som bara orsakar en buckla på plogen kan detta tyckas att vara en obetydlig skada. Nästa gång kan ett liknande föremål ligga mer olämpligt till vilket skulle kunna förorsaka en urspårning. Går tåget ordenligt urspår vid bensinmacken i Högdalen, och åker in i nämnda mack uppstår säkerligen en katastrof av ett slag som skulle få en Hollywoodregissör att skyndsamt försöka köpa filmrättigheterna.

Värdering av riskerna

En risk måste alltid värderas utifrån sannolikheten att ett förlopp kommer att inträffa. För risker som kräver väldigt stora förebyggande åtgärder men som bedöms ha en mycket liten sannolikhet att den kommer att inträffa, händer det att man inte vidtar alla tänkbara åtgärder. De samhällsekonomiska kostnaderna för sådana åtgärder står inte i proportion till risken.

Risken för att ett tåg spårar ur vid Högdalen och åker rakt in i bensinstationen är kanske inte så stor, men den finns där. Genom att flytta bensinstationen till annan plats, eliminerar man risken för att tåg kör in i den, men kvarstår gör risken för urspårning och/eller skador som kan uppstå på människor och materiel vid påkörning av föremål. Att genomföra alla tänkbara åtgärder kan här mycket väl tänkas vara allt för omfattande i proportion till risken, men att rensa banområdet och laga staket i hålen kan väl tänkas vara rimliga riskreducerande åtgärder.

Ansvar

Bankverket ansvarar för banområdet. Banverket är en myndighet som själva utfärdar föreskrifter för vad som gäller på statens spåranläggningar. Deras verksamhet styrs inte bara av egna föreskrifter utan även andra myndigheters föreskrifter däribland Arbetsmiljöverket och Järnvägsstyrelsen.

Citypendeln har ansvar för sin verksamhet och sin personal. Berör andra verksamheter, t.ex. Banverkets, förhållanden för Citypendelns personal är det fortfarande Citypendeln som svarar för den egna personalen. Alltså, Citypendeln kan aldrig försvara en dålig arbetsmiljö eller trafiksäkerhet

med att Banverket, eller någon annan, inte gör det som krävs enligt lagar och regler.

Citypendelns bristande förmåga

Citypendeln borde för länge sedan ha tagit tag i problemet för att säkerställa trafiksäkerheten för den egna trafiken och arbetsmiljöförhållandena för den egna personalen. I sedvanlig ordning har Citypendeln inte följt spelreglerna genom att ta tillräckligt egna initiativ till åtgärder, utan det är skyddsombuden som med hot om myndighetsingripande fått driva frågan. För att minska risken för fortsatta problem har skyddsombuden begärt av Citypendeln att tågen skall framföras med sth 40 km/t till dess att staketen är lagade och banområdet rensat från föremål. Några mer långtgående krav har skyddsombuden ej framställt.

Begäran om åtgärder av Citypendeln

Då resultat uteblev gjorde skyddsombuden en formell begäran (enligt arbetsmiljölagen) av



Citypendeln att åtgärder skulle vidtas och att SL och Banverket skulle kontaktas i frågan. I skriftväxling mellan dessa parter utlovade Banverket att staketen skulle

lagas provisoriskt under mars för att sedan göra en permanent lagning när tjälen gått ur jorden. Inga av dessa löften infriades. Även i detta skede hade Citypendeln kunnat göra mycket mer än vad man gjorde.

Begäran om ingripande av Arbetsmiljöverket

Skyddsombuden begärde nu ingripande av Arbetsmiljöverket genom en s.k. §6.6.a. I sin begäran ville man att tågen skulle framföras med 40 km/t på aktuell bansträckning intill dess att staketen lagats och banområdet rensats. Arbetsmiljöverket genomförde en inspektion tillsammans med Citypendeln och skyddsombuden. Vid inspektionen hade såväl Banverket som Järnvägsstyrelsen möjlighet att delta, men de gjorde de inte. Inspektionen gjordes och Arbetsmiljöverkets inspektör kunde konstatera att antalet hål i staketen var näst intill oräkneliga samt att det låg många föremål på banområdet.

Arbetsmiljöverkets beslut

Arbetsmiljöverkets inspektion resulterade i ett beslut om föreläggande vid vite om 500.000 kr i fall Citypendeln framförde tåg med högre hastighet än 40 km/t till dess att staketen var lagade och banområdet var rensat. Det fanns ett par villkor till i beslutet men vi skall inte gå närmare in på dessa. Beslutet kom på morgonen torsdagen den 15 juni och började omedelbart att gälla.

I sammanhanget kan påpekas att Arbetsmiljöverkets beslut innehöll fler och hårdare krav än vad skyddsombuden framställt. Detta är i sig inte konstigt då Arbetsmiljöverket måste göra bedömning utifrån lagar och föreskrifter medan skyddsombuden kan ha en mer "praktisk" syn på saken. Alltså hade det varit bättre och smidigare att lösa frågan på arbetsplatsen, dvs precis som lagen säger att man skall göra.



Citypendelns reaktioner på beslutet

Torsdag morgon den 15 juni mottog Citypendeln Arbetsmiljöverkets beslut som började att gälla omedelbart. Beslutet kunde överklagas, men till dess överklagandeprocessen är klar gäller beslutet.

Det naturliga för Citypendeln hade varit att följa beslutet och beordrat sina förare att köra 40 km/t. Detta gjorde man inte, utan under en hel arbetsdag koncentrerade man sig på att kritisera Arbetsmiljöverket och dess medarbetare samt försöka finna kryphål för att undgå att behöva följa beslutet.

Trafikoperatörsbeslut om hastighetsnedsättning

Citypendeln hävdade att man inte kunde besluta om hastighetsnedsättning för egna tåg mellan Älvsjö och Farsta, eftersom man anser att det bara är Banverket som kan ta sådana beslut. Detta är naturligtvis fel. Citypendeln kan inte ta beslut som är i strid BVF900 och andra trafiksäkerhetsrelaterade föreskrifter, men de kan ta beslut som är mer restriktiva. (Även en enskild förare har denna möjlighet, se SJF010 §2.) Citypendeln kan inte instruera sin personal att köra 140 km/t på en bana med sth 40 km/t. Däremot går det utmärkt att på goda grunder instruera sin personal att köra 40 km/t på en bana med sth 140 km/t.

När en trafikoperatör tar beslut om hastighetsnedsättning gör man inte det enligt §28 i BVF900/SJF010. Trafikoperatören kan själv välja mellan vilka punkter hastighetsnedsättningen skall vara. Det krav man kan ställa är som för alla företagsinstruktioner, nämligen att instruktionen är tydlig och att den kan förstås av de anställda.

En förare som bryter mot en företagsinstruktion om hastighetsnedsättning riskerar inte i första hand inte att granskas utifrån järnvägstrafiklagstiftningen. Bryter man mot en företagsinstruktion kan det dock bli fråga om disciplinära åtgärder, och i värsta fall grund för avsked, enligt lagen om anställningsskydd (LAS).

Effekter av hastighetsnedsättning

Varför ville Citypendeln inte instruera förarna om hastighetsnedsättning? Citypendeln hade inget att förlora. En hastighetsnedsättning betyder tågförseningar och olägenheter för resande och personalen, vilket i sig är illa. Men SL kan inte utkräva förseningsböter för tågförseningar som grundar sig på myndighetsbeslut. Någon risk för varumärket "Citypendeln" var det heller inte, eftersom företagets verksamhet skulle upphöra två dagar senare.

Citypendeln såg problemen och inte möjligheterna. En hastighetsnedsättning skulle medföra förseningar därmed skulle fokus riktas mot Banverket som genom bristande underhåll skapat situationen. Arbetsmiljöverkets beslut handlar inte bara om en hastighetsnedsättning på en begränsad bansträckning utan mer om att Banverkets brister tydliggörs och att övergripande åtgärder nu kan framtvingas för att komma tillrätta med bristerna. Denna möjlighet förbisåg Citypendeln.

Citypendelns beslut om hastighetsnedsättning

Sent på torsdagseftermiddagen insåg Citypendeln motvilligt att man måste följa beslutet. (Vad konstigt egentligen – att ett fint företag som Citypendeln måste nedlåta sig till att följa ett myndighetsbeslut.) I CityM och SMS instruerades förarna att framföra tåget med sth 40 km/t mellan Älsjö och Farsta Strand.

Citypendelns hävande av eget beslut

På lördagen den 17 juni hävde Citypendeln beslutet om hastighetsnedsättning genom att i SMS meddela förarna om full fart på aktuell sträcka. Ansvarigt skyddsombud, som inte ens kontaktades innan nedsättningen hävdes, såg SMS:et och ringde ansvarig chef. Denne meddelade att Banverket meddelat att man lagt staketet och rensat banområdet. Skyddsombudet anade att det inte stod rätt till och åkte till platsen. Skyddsombudet kunde snabbt, och utan svårigheter, konstatera att staketen ej var lagade och banområdet ej var rensat. Detta rapporterades till ansvarig chef på Citypendeln varvid ett nytt SMS skickades ut om hastighetsnedsättning.

Det märkliga i sammanhanget var att skyddsombudet stötte på personal från CSG (bevakningsföretaget). De hade varit och lagt staket längs banan. På statens spåranläggningar är det bara Banverket, eller av Banverket anlitaad entreprenör, som får utföra arbeten. Det låter inte sannolikt att Banverket anlitaad CSG för att laga staket och rensa banområdet. Det finns väl beskrivet i Banverkets egna föreskrifter vem som får utföra arbete och vilken kompetens som krävs. CSG har knappast befogenheter eller kompetens att utföra arbete på Banverkets anläggningar, och arbetet stoppades också enligt uppgift av en chef på CSG. CSG:s verksamhet i pendeltrafiken styrs operativt av Citypendeln, vilket får en att undra hur det hela egentligen hänger ihop. Man kan ana att någon har haft fingrarna i syltburken.



Stockholmstågs agerande

Stockholmståg har på informationsmöten och vid förhandlingar sagt "Ge oss chansen att lösa problem som uppstår". Vad man menar är att man vill undvika att problem skall avgöras genom myndighetsbeslut, utan problem skall lösas på arbetsplatsen. Detta är helt i linje med vad lagstiftarna önskar. Att Citypendeln inte löst frågan tidigare innebar olyckligtvis att Stockholmståg skulle få "ärva" problemen den 18 juni. Hur skulle Stockholmståg agera? Skulle de "ta chansen"?

Den 15 juni vid 13-tiden kontaktades Stockholmstågs VD, Kjell Färnström, för att få klarhet i hur de tänkte agera. Färnström kände vid denna tidpunkt till beslutet men hade inte läst innehållet i sin helhet. När jag påpekade det faktum att beslutet, formellt sett, var ställt till Citypendeln och att Stockholmståg skulle kunna krångla och temporärt kunna krypa undan beslutet svarade Färnström: "Sånt håller inte vi på med" och tillade "Vi kommer att följa beslutet som om det var adresserat till oss". Vidare meddelade Färnström att Sven Malmberg redan varit i kontakt med Banverkets regionchef som lovat att omedelbart lösa problemen. När Färnström tillfrågas om Stockholmståg kommer att agera om problemet inte lösts till trafikövertagandet svarar han: "Då kör vi i 40 km/t".

Sven Malmberg, som genom Tågkompaniet representerar ägarna till Stockholmståg, var den 15 juni såväl trafikchef som trafiksäkerhetschef. För att riktigt känna Stockholmståg på pulsen kontaktades Malmberg. Han svarade på samma sätt som Färnström: "Inget krångel", "Respekt för beslutet" och "Lösa problemet". Malmberg såg liksom Seko Lok möjligheterna med beslutet, dvs att Banverkets brister tydliggörs och att man därigenom att få till stånd en förändring, även om det skulle kunna medföra negativ publicitet för Stockholmståg.

Stockholmståg har höga ambitioner. Man har sagt att man skall leverera hela och rena tåg, samt inte minst en mycket hög punktlighet. Därutöver har politiker framställt Stockholmståg som pendeltrafikens frälsare, vilket naturligtvis har skapat (orimligt) höga förväntningar. Att man vid trafikövertagandet med automatik får trafikstörningar är naturligtvis ingen drömstart. Likväl oroade sig inte Stockholmståg utan man fokuserade på problemet och att få till stånd en lösning.

Det känns bra att som förtroendevald få beskriva något positivt i stället för att kritisera. Stockholmståg har i detta fall visat att man kan hantera problem och att man står för det man sagt. Man fick chansen och man tog den.



Banverkets agerande

- Banverket lovade i februari att staketen skulle lagas provisoriskt under mars och att en permanent lagning skulle ske när tjälen gått ur jorden. Eftersom vi inte har permafrost i detta land borde staketen vara lagade för länge sedan, men så är det som bekant inte.
- När beslutet kom den 15 juni begärde Citypendeln att Banverket skulle anordna en ATC-utrustad nedsättning på den kritiska sträckan, drygt 2 km, för att minimera förseningarna. Detta ville inte Banverket då man ansåg att det inte var något fel på sin bana. Samma dag, den 15 juni, lovade Banverket Stockholmståg att staketen skulle vara provisoriskt lagade och banområdet rensat till fredag den 16 juni kl 19.00. Är det inte märkligt – å ena sidan är det enligt Banverket inget fel på banan men å andra sidan skall samma Banverk åtgärda fel på banan.
- Under lördagen den 17 juni bekräftade Banverket att det var klart, men någon timme senare kunde skyddsombudet med egna ögon konstatera att så inte var fallet.
- Söndag den 18 juni kom och därmed övertagandet. Tågen framfördes med 40 km/t och Banverket bekräftade under eftermiddagen att det var klart. Stockholmståg kontaktade skyddsombudet, som tillsammans med undertecknad begav sig till platsen för inspektion. Vi kunde i princip omgående se hål i staket samt bildäck, järnrör och annan bråte på banområdet. Men när vi senare konstaterade att hela sektioner av staketen var borta och att stora cementrör låg intill spåret var vi tvungna att anmärka på detta. Stockholmståg hade intet att invända utan hastighetsnedsättningen fick fortsatt gälla samtidigt som man tog förnyad kontakt med Banverket för att begära åtgärder.
- På måndagen den 19 juni var Sven Malmberg ute längs banan för att själv bilda sig en uppfattning. Han konstaterade samma hål och samma bråte som skyddsombudet tidigare konstaterat. Senare samma dag bekräftade Banverket för tredje gången att allt var klart. Vid inspektion deltog, förutom skyddsombudet, Arbetsmiljöverkets inspektör. Vad tror ni man fick se? Jo, hål i staketen och bråte längs banan.
- Tisdagen den 20 juni bekräftade banverket för fjärde gången att allt var klart. Skyddsombudet kallades till platsen, denna gång medföljde ett arbetslag från Banverket. Naturligtvis var det inte klart utan skyddsombudet fick visa hål i staketen som arbetslaget fick åtgärda. När detta var klar kunde trafiken äntligen släppas på i full fart.

Varför sträckan Älvsjö-Farsta?

Hela pendelområdet är fullt av trasiga staket och längs alla bansträckningar ligger det bråte som kan användas för sabotage. Varför skall vi då köra 40 km/t mellan Älvsjö och Farsta och inte på andra ställen?

Det enkla svaret är att det på denna sträcka förekommit allvarliga olyckor som är väl dokumenterade, samt att det blir allt för komplicerat att driva många ärenden samtidigt. Skyddsombuden valde därför ett område där man ansåg att man hade mycket goda underlag för att kunna få till stånd ett myndighetsingripande.

Tack förare!

För skyddsombudens arbete var det viktigt att vi förare repekterade och visade förståelse för beslutet om hastighetsnedsättning. Detta gjorde näst intill alla förare, vilket var en förutsättning för att nå framgång i ärendet. Tack!

Framtiden

I förlängning av Arbetsmiljöverkets beslut kommer skyddsombuden nu att påpeka de brister som finns längs alla bansträckningar och begära åtgärder. Vi får hoppas att Banverket i fortsättningen tar sitt ansvar och följer sina egna föreskrifter.

Seko Lok arbetar på olika sätt för att bevaka att ärendet tas på allvar, så att bestående förändringar kan komma till stånd. Förutom att vi för samtal med Stockholmståg så har vi kontakter med Arbetsmiljöverket, Järnvägsstyrelsen och Banverket.

För Stockholmstågs del är det viktigt att man inte släpper ärendet. Som tidigare nämnts har man fört samtal med Banverkets generaldirektör, samt har man i en formell skrivelse till Järnvägsstyrelsen begärt att få deras syn på saken.

Kanske mer viktigt för Stockholmståg, är att de ställer formella krav om åtgärder av Banverket, vilket man hittills inte har gjort. Banverket är leverantör till Stockholmståg och för att säkra trafik kvalitén är det avgörande att Banverket kan leverera kvalitetssäkrade tjänster. Stockholmståg bör därför skriva till Banverkets ledning och begära att de redovisar åtgärder för hur man säkerställer att deras anläggningar underhålls enligt de egna föreskrifterna.

Vidare kan Stockholmståg med fördel begära besiktnings- och åtgärdsrapporter för banunderhållet. Sådana rapporter skall enligt Banverkets egna föreskrifter finnas tillgängliga under 3 år. Dessa rapporter skulle sannolikt visa på stora brister och ofullständiga åtgärder. Med detta som underlag kan man sätta än större press på Banverket, att ske skall fullgöra sina åtaganden.

Det kommer nog att bli många turer innan vi ser slutet på detta ärende. Vi återkommer!

Thomas Schiechtl

DET ÄR INTE LÄTT ATT ÅKA X60

Det är inte ofta jag åker pendeltåg (som resenär). Den senaste veckan har jag vid två tillfällen haft anledning att åka X60. Vid båda tillfällena hade jag min hund Chico med - det är han till vänster på bilden. När vi första gången skulle gå på tåget, uppmärksammade jag den utvändiga dekal som anger i vilken vagn man på medföra hund. Det var i enhetens mitt. Vi åkte i väg och allt förlopte utan problem – tåget var till och med i tid.

Vid nästa tillfälle gick inte det lika smidigt. Vi skulle åka i rusningen från Karlberg till Sundbyberg. Tåget var sent och dessutom bestod det av bara en enhet. På enhetens utsida saknades dekaler som anger var man får ha hund med, men då jag dagen innan åkt X60 med dekaler som anger att man får ha hund med i enhetens mitt,



klev jag naturligtvis på i en mittvagn. När jag står där med min hund, tätt sammanpressad med andra resenärer på det överfulla tåget, påpekar en person för mig att man inte får ha hund i vagnen. Resenären pekade på dörrens insida där det mycket riktigt finns en dekal med en överkorsad hundsymbol. Jag beklagade för resenären att jag medtagit hund i fel vagn, och upplyser samtidigt om att dekaler saknas på tågets utsida.

Efter förrättat ärende i Sundbyberg är det dags för hemfärd. Medan jag väntar på mitt tåg kommer ett norrgående X60-tåg in till plattform. På båda tågets enheter kan jag



notera att det saknas utvändiga dekaler om var man får ha hund med på tåget. Mitt tåg kommer in – det var Tobbe som körde, och han får också vara med på bild. Denna gång prövar jag att gå in i en annan mittvagn. Väl inne i vagnen ser jag på dörrens insida att man inte får ha hund i vagnen. När jag kliver av i Karlberg går jag längs tåget och tittar på dörrarnas insida. Det visar sig att man på denna enhet får ha hund med i enheten främre del.

Alltså, vissa enheter har utvändiga dekaler som anger var man får medföra hund, medan andra enheter saknar sådana dekaler. I vissa enheter får man ha hund med i enhetens mitt, medan man i

andra enheter får ha med sina fyrbenta vänner i enhetens främre del.

Nästa gång får jycken stanna hemma – det blir lättare så.

Thomas Schiechl

SL - Försiktig optimism

Seko Lok och Seko skyddsombud har kritiserat SL hårt, inte minst vad gäller deras hantering av X60. Inom Seko har många, och på olika sätt, arbetat för en förändring. Till och med enskilda förare med värdefulla kontakter, t.ex. med politiker, har på eget initiativ deltagit i denna process. Andra aktörer, som Citypendeln, Arbetsmiljöverket, Järnvägsstyrelsen m.fl., har på olika områden i allmänhet, och vad gäller X60 i synnerhet, kritiserat SL. Utifrån alla dessa aktiviteter finns det skäl att anta att kritiken nått SL:s ledning och att man insett att man måste ta kritiken på allvar.

Här följer några exempel på en förändring.

- Citypendelns projektledning för X60 vittnar om en scenförändring. I dag understryker SL betydelsen av att de olika frågorna förankras hos personalorganisationerna. Annat var det tidigare, då SL inte ens ville ha med fack och skyddsombud att göra.
- Sekos representanter i X60-gruppen har också noterat en ändrad attityd. SL försöker nu lösa problemen med exempelvis tågvärme och hyttväggen, och man är framförallt villiga att lyssna på Seko.
- Även Arbetsmiljöverket ser en förändring och hyser förhoppning om förändringar. Vissa frågor har inom SL lyfts upp på ett högre plan i organisationen, samt visar SL i dag tecken på att lyssna på Arbetsmiljöverket i stället för att bara lyssna på sig själva.
- Järnvägsstyrelsen ser tillförsikt på framtiden då SL beslutat att återinföra tidigare borttagna revisioner av våra gamla fordon, de s.k. R1:orna.

Nu är det inte så att alla problem kommer att lösas bara för att man kan notera en viss positiv scenförändring hos SL. Men det är värt att vara försiktigt optimistiska.

Thomas Schiechl



Avtal om inhyrning av lokförare på Stockholmståg KB

Detta avtal har träffats mellan Stockholmståg KB och berörda personalorganisationer. Avtalet har som utgångspunkt att reglera förutsättningarna för inhyrning av lokförare.

§ 1 Då behov uppstår av att hyra in förare på Stockholmståg så skall detta förhandlas med personalorganisationerna avseende villkoren för detta.

§ 2 Vid arbetstidsförläggningen av de inhyrda förarna så ska det ej medföra en ökad arbetsbelastning på Stockholmstågs egna förare, både vad gällande arbetstider och ur arbetsmiljösynpunkt.

§ 3 Inhyrda förare ska inneha kollektivavtal

§ 4 Målsättningen är att inhyrda förare ska följa lokala avtal och överenskommelser som gäller på Stockholmståg vad gällande arbetstider och arbetstidsförläggning. Ev. avsteg ska förhandlas med berörda personalorganisationer.

Parterna är införstådda med att skilda förutsättningar gäller mellan den egna personalen och den inhyrda personalen avseende behovet av koncentrerad tjänstgöring.

§ 5 Inlåning av förare ska inte förekomma.

§ 6 Detta avtal gäller fr. o. m. 2006-12-01 och följer samma giltighets- och uppsägningstid som branschavtalet.

Stockholm 2006-06-12

För

Stockholmståg KB

För

SEKO Lokförarna

Kjell Färnström

Ludvig Eriksson

För TJ

För ST

Torbjörn Ekedahl

Lennart Nilsson