

# \*Lokförarbladet\*

Nr 17 April 2009 Facklig information från SEKO Lok på Stockholmståg

\*Vrålskubben

\*STUDIER

\*Uniformen

\*Löneförhandlingarna.

\*Övertidsarbete 2008

\*Turlistor

\*Big Brother Cst?!!

\*Din skyldighet att rösta

\*Vad händer med X60 och de problem som vi har med det?

# Löneförhandlingarna.

Efter beslut på medlemsmöte så fick SEKO lok mandat att förhandla om frågan att flytta pengar ifrån lönesteg 1 & 2 till slutlön. Efter förhandlingar så gick Stockholmståg med på att göra detta. Detta innebär att de förare som ligger i lönesteg 1 & 2 inte får någon löneförhöjning fr.o.m 1 april, och att de förare som ligger i slutlön får 139 kr mer än vad den centrala procentsatsen om 3,2% ger, summa: 1147 kr = 3.64% löneförhöjning.

## Lokförare månadslön fr.o.m. 2009-04-01:

Steg 1	21967
Steg2	24341
Slutlön	32647

## De rörliga tilläggen höjdes med 3,2% fr.o.m.2009-04-01:

Undervisningstillägg	221
Vikarietillägg	320
Handledartillägg	174
Tidsförskjutningstillägg	163
Vrålskubbstillägg	214
Garantibelopp åkandeinstruktörer	2064

## OB höjdes med 3,2% fr.o.m. 2009-04-01

Enkel:	16:65
Kvalificerad:	37:20
Storhelg:	83:60

Vi kunde även förhandla oss till en höjning av ersättningen för sjukvård enligt högkostnadskortet från 95kr till 140 kr.

Ludvig Eriksson

---

## Övertidsarbete 2008

Under år 2008 så var det två förare som översteg det gällande max antal timmar som Stockholmståg får ta ut på en förare i övertidsarbete under ett år. Max antal övertidstimmar som får tas ut av Stockholmståg är 200 timmar per person.

SEKO Lok har framfört till Stockholmståg att detta inte är acceptabelt och att Stockholmståg måste sätta in åtgärder för att detta inte skall upprepas. SEKO Lok anser att övertiden kan spridas mer jämt på alla förare än vad som nu gjorts, och att Ståg bör införskaffa rutiner som stoppar övertidsarbete som bryter mot avtal.



Stockholmståg ska nu skaffa rutiner för att ha koll på att förare inte skall jobba för mycket övertid. Stockholmståg har infört en max gräns på 40 timmar per månad och maxgräns på 175 timmar per år. Har förare kommit upp över dessa övertidstimmar så skall de berörda förarna stoppas för mer planerat övertidsarbete.

Ludvig Eriksson

---

# Turlistor

Nu är sommarturförteckningen ritad och förhandlad, den gäller 14 juni till 16 aug. Det är bara i juli det kommer att gå traditionell sommartrafik med halvtimmestrafik mitt på dagen. På lö-sö kommer det att gå halvtimmestrafik. Den sista svängen på fredag och lördag -nätterna kommer inte att gå i sommar.

De som går på grupp kommer att få en sommarlista där jobben är utlagda för hela sommarperioden. I och med att på sommaren så kommer det inte att gå lika många tåg som på höst och vår så har turer försvunnit och nya har uppstått. Turerna ska i alla fall följa din gruppnyckel med riktning och tider så gott det går. Avsteg mot avtalet på gruppnyckel gäller endast om turens karaktär kvarstår t.ex. riktning, eftermiddag m m.

Avstämning av arbetstiden görs mot de förhandlade sommarlistorna, semesterdag och D-dag avstämmas som 7 tim och 12 minuter arbetstid.



Den 17 augusti återgår vi på ordinarie nyckel.

Precis som nu så har Äs turerna en motsvarande Cst tur, som läggs ut om de på Äs grupp inte arbetar. Några av de turerna blir då för långa för att lägga på Cst, de ska då läggas ut på någon som går på Äs grupp.

Helgen den 1 maj stängs trafiken av mellan Cst och Stockholms södra, Banverket ska arbeta med signalerna. Ståg ska så långt det är möjligt lägga turer söder om stan på de som bor åt det hållet. Några turer med godkända avsteg skall läggas på personal som bor söderut.

Hallen i Södertälje hamn tas i bruk vid tidtabellsskiftet i december i höst. Men vi kommer bara att kunna köra in tåg på de åtta första spåren. Dubbelspåret börjar byggas först hösten 2010, och avstängning av Söd blir aktuellt först 2011. Mer info kommer.

Anna Groth, Turlistkommittén.

---

# Big Brother Cst?!!



De flesta har väl vid det här laget lagt märke till de övervakningskameror som sitter uppsatta i våra lokaler på Cst, bl a vid servicecenter och i korridoren. Vad som däremot är nytt är de två kameror som är uppsatta i anslutning till fikabordet och riktade mot varuautomaterna. De sedan tidigare uppsatta övervakningskamerorna i korridoren väckte nog ingen större förvåning då syftet var lätt att identifiera, dvs kontroll av inpasserande t ex vid de tidpunkter som servicecenter ej är bemannat samt övervakning av tågvärdarnas säkerhetsskåp för kontantkassor.

Det nya nu är att det dykt upp ytterligare två kameror i direkt anslutning till våra personallokaler och syftet med dessa känns mycket oklart. Är syftet att övervaka varuautomaterna så att dessa inte utsätts för sabotage, stöld etc? I så fall vad grundar man detta på, vad finns det för historik på vår arbetsplats rörande stöld från dessa varuautomater? Dessa Automater som vid ett flertal tidigare tillfällen lämnat fel växel (både till förmån & förlust för kunden) samt även undlåtit att lämna ut betald vara.

På Datainspektionens hemsida kan man läsa följande: *"Enligt personuppgiftslagen måste all kontroll av anställda ha ett i förväg uttryckligt bestämt ändamål som är sakligt grundat i verksamheten."* vidare *" Vid all kontroll enligt personuppgiftslagen gäller att de anställda måste vara informerade om vilka kontroller som kan komma att utföras samt syftet med dessa"*. Ståg är alltså skyldiga att informera om kameraövervakningen till personal som berörs av denna enligt personuppgiftslagen (PuL). Denna information har Ståg dock ännu inte gått ut med till personalen varför **samtliga kameror nu är avstängda på SEKO-Loks begäran.**

Hitintills har Ståg utöver ovannämnda brister, även använt sig av övervakningssystemet på ett sådant sätt som förefaller ligga utanför ett rimligt tänkbart syfte med övervakningen. Så man kan ju fråga sig vad som väger tyngst, personalens integritet eller affärsidkarens intressen... SEKO-Lok jobbar vidare i frågan.

Jonas Skyllberg.

"You'll have to answer to the Coca-Cola company"



Visningar: 48999

# Vrålskubben

SEKO Lok har igen följ upp hur arbetstidsreglerna följs på vrålskubben. Stockholmståg gör fortfarande avsteg, allvarligaste avsteget är veckovilan.

Anledningen att SEKO lok följde upp vrålskubbens arbetstidsförläggning en gång till är att tidigare under 2008 så gjorde Stockholmståg alldeles för mycket avsteg för att SEKO Lok skall anse att det är ok. Stockholmståg sa då att de skulle bättra sig. Bättring har skett men inte till fullo.

Stockholmståg sa åter igen att de skall bättra sig, vilket vi tror att de kan göra.

SEKO Lok har framfört till Stockholmståg att Stockholmståg bör göra en vrålskubbsgrupp till för att underlätta när Ståg behöver bolla med turer och personal och för att få planeringen att lättare gå ihop utan att avtalsbrott skall göras. Stockholmståg skulle fundera på detta och återkomma.

Ludvig Erikson



---

## Att ha med sig facklig representant vid personligt samtal med Ståg

Någon enstaka gång om året så kommer det medlemmar till SEKO och säger att de blivit inkallade till personligt samtal där medlemmen sedan känt sig kränkt efteråt. I och med att medlemmen varit ensam med arbetsgivarrepresentanterna så blir det att ord står mot ord när problem sedan skall redas ut.

Det är alltid lätt att efteråt säga att det inte var så vi sa eller menade.

Känner ni som medlem på er att det kan komma att tas upp saker som kan vara känsligt för er så har ni alltid rätt att begära att en facklig förtroendeman från skyddsombuden eller styrelsen skall närvara vid mötet. Ni har själv rätt att välja vilken facklig förtroendeman ni önskar ha med er.

Mötet skall givetvis ske på arbetstid.

Ludvig Eriksson

---

# Din skyldighet att rösta

- För 65 år sedan inträffade något som förändrade Europa och hela världen.
- Befolkningen i några av Europas länder har till ett antal år sedan levt ett liv i mörker, med stora svårigheter att uttrycka sig fritt.
- I Sverige bor idag många inflyttade som har upplevt både nazism och diktatur på nära håll; människor som kan berätta om en uppväxt fylld av förtryck och rädsla.

Jag vill inte att våra barn och barnbarn skall drabbas av eller uppleva detta. Vill du? Det vi alla måste sträva efter är vår rätt att leva i en demokrati där alla är lika mycket värda, där alla får tänka fritt, där alla får använda sig av det skrivna ordet och framföra det.

- Vi har möjlighet att förhindra att historien upprepas.
- Vi kan se till att vår demokrati står stark och att alla får den frihet och människovärdighet som skall råda i en demokrati.
- Därför är det allas vår skyldighet att rösta i EU-, riksdags-, kommun- samt kyrkovalet.

Vi tillsammans måste slå vakt om Demokratin, rösta, och med alla lagliga medel se till att partier som ND, Sverigedemokraterna och andra nazistiska partier inte kommer in i våra politiska system!

- **Ta vara på demokratin – gå och rösta i EU-valet!**

Se till att du röstar och rösta rätt, efter Din övertygelse, så vi slipper se historien upprepa sig.

Att röstskolka är detsamma som att bjuda in demokratiförstörande partier.

Astrid Hermelin



# STUDIER

Klubben har genomfört en kurs i det lokala och centrala avtalet i slutet av mars. Vi hoppas det var givande för samtliga nio deltagare och att ni får nytta av era kunskaper i arbetet framöver.

Någon ny avtalskurs är inte planerad just nu, eventuellt kan det ordnas en till hösten om intresse skulle finnas.



Är du intresserad av att gå en kurs i hur facket arbetar och fungerar, så har avdelningen en just nu som har blivit väldigt omtyckt och populär!

Kursen är två dagar och avslutas med en tredje dag här hos oss på Ståg. Du får 91: - skattefritt i ersättning för förlorad inkomst. Information finns på anslagstavlan utanför expeditionen.

Tala med Astrid (studieansvarig) om du vill veta mer!  
J

---

## Vad händer med X60 och de problem som vi har med det?

Arbetet med "Hyttmodifieringsprojektet X60" fortgår som tidigare. Nu har vi svarat SL med ett gemensamt svar från Stockholmståg KB (Ståg) på problembeskrivningarna från DNV rapporten och Arbetsmiljöverkets (AV) inspektionsmeddelande (AV IM). M.a.o. vi har kommit fram till en gemensam syn på problemet, arbetsgivare, skyddsombud och fack. Detta för att vi ska ha ett större tryck på fordonsägaren SL om att detta måste ändras. När det gäller att komma fram till den slutliga utformningen eller funktionen så återstår det en hel del arbete. Men vi jobbar på.

Här är en snabb sammanfattning på några frågeställningar.



### Förars stolar.

Det finns ett föreläggande från AV med ett vite på 100 000:- om att förarstolar skall repareras och underhållas på ett bättre sätt än vad som gjorts tidigare. Med detta finns också ett större krav på oss som användare med att vi felanmäler och fel rapporterar defekta och trasiga stolar så att Euromaint (EM) kan reparera. Detta innebär att vi måste vara noggrannare när vi upptäcker fel på stolar, exempelvis vid klargöring med att rapportera in fel. Men även ifrågasätta mot DC om detta är en lämplig arbetsmiljö för lokpersonal att köra tåg när det är trasigt och glappar. Kräv att få tåget utbytt, senast på Cst. Stå på er!

Ståg kommer att prova nya förarstolar från Be-ge i två X10 hytter. Kom med kommentarer om dessa till oss eller Christer Öberg. Tycker vi att dessa stolar är bra, så kan detta finnas ett bra argument till att komma till förändring på X60, men dit kan vägen vara lång.

### **Synergonomi/Luminans .**

När dåvarande AV:s inspektör Christer Öberg 2003 var på Alstomfabriken i Tyskland informerade han om att Alstoms förslag på färgsättning av hytten på X60 inte var vad man förväntar sig och nämnde att "här kan det bli problem" när tåget ska användas i Sverige. Vad är då problemet med färgsättningen i hytten?

I AFS(Arbeitsmiljöverketsföreskrifter) – Arbetsplatsens utformning – står. *13§ Belysningen skall anpassas till de arbetandes olika förutsättningar och "de synkrav som arbetsuppgifterna ställer". Belysningen skall ha en för den enskilde lämplig fördelning och riktning. "Bländning skall undvikas så långt det är möjligt".*

Detta kan ju vara enkelt att fixa belysningen på ett kontor. På ett tåg blir det värre eftersom det rör på sig och hamnar i olika ljusmiljöer återkommande. I ett sådant läge måste man arbeta med färgsättning, yt- glans och yt- matthet på ett bättre vis än vad som är utfört på X60. Ett av problemen med X60 är att man sitter ca 2 meter från frontrutan som är det största ljusinsläppet. Sidoväggarna till höger och vänster är vitmålade, förarbordets översida är ljus blå och taket är vitt. Men instrumentpanelen är mörkblå. En luminansfördelning rekommenderas vara i storleksordningen 5:3:1. Vi har gjort mätningar med resultat 10 000: 2 500: 40 candela som enheten heter. Sämsta läge är att köra söder ut på snötäckt mark med en januari sol från disig himmel.

Tack till alla er som har deltagit i de enkäter som SL har gjort under det senaste året gällande synergonomi. Frågorna kommer från Tyskland och är nedbantade här i Sverige men alla konstiga frågor togs inte bort. "Blir du bländad av mörker?" blev kvar, tyvärr. Om man ska jämföra X1, X10 och X60 så är X1 bra, X10 ok, men X60 är riktig dåligt. Det följer ju också med vilket avstånd man sitter från frontrutan.

### **Broms .**

AV (Arbetsmiljöverket) har skrivit ett "yttrande" om ett "föreläggande" till Ståtgång angående bromsproblemen på X60 om en riskanalys/utredning på hela bromssystemet med dess samtliga tekniska system. Ståtgång arbetar med frågan och ska ha ett svar klart till efter påsk. Problemen är beskrivet i ett långt dokument från AV (Se bilaga AV:s Brev MSI 2009/3702). Problembeskrivningen är skriven som oro från förarna till att bromsen på X60 inte fungerar som den förväntas. Orsaken till detta är ju att det har inträffat ett antal spektakulära "nära" incidenter, och ett stort antal rapporter om att X60 ändrar sin bromskaraktär när man kör/bromsar tåget.

Några exempel är bl.a. när man ligger på maxbroms med 6 traktionsgrupper, om då 2 traktionsgrupper då hoppar ur pga. hög värme, då ändrar tåget plötsligt sin bromskaraktär. Vi har ju också "lösa bromsskivor", "snedslitna bromsbelägg", Bromsbelägg som bara räcker 60.000km istället för beräknade 180.000km, "E-pack fel". Hållbromsen går till under färd, mm.





Broms fråga har vandrat en lång väg för att slutligen hamna i Stågs händer igen. Oktober 2006 skrev HSO Seko lokförarna en AML § 6.6a: om en genomgång av hela bromssystemet på X60 till AV. Detta avslag AV med hänvisning till att det är en teknisk fråga och den skall handläggas av Järnvägsstyrelsen (JVS). JVS pratade med Alstom och ställde några krav som skulle uppfyllas innan man skulle kunna få permanent godkännande av X60 inklusive broms. JVS har bara krav på nödbromsens funktion, driftbromsen är "lokförarens komfortbroms". Seko lokförarna nöjde sig inte med AV:s avslag och överklagade beslutet till regeringen. Regeringen, med undertecknad av Arbetsmarknadsminister Sven – Otto Littorin tog beslut att AV skall ta frågan till sig igen och utreda problemen. "M.a.o. regeringen ville inte att deras medborgare ska åka med pendeltåg i storstockholmsområdet som har taskiga bromsar".

Det är därför väldigt viktigt att man som förare rapporterar in alla avvikelser mot det normala angående bromsar på X60 till DC. Glöm inte att skriva rapport till Ståg och oss. Skriv även på äldre händelser som inte är rapporterade sedan tidigare. Tack så mycket för hjälpen.

### Hyttmodifierings projektet X60.

Det har börjat röra på sig, lite, lite grann! Vi har drygt 50st frågeställningar som vi skall jobba fram förslag på förändring av utformning och funktion på. En del har startat med hjälp av AV. Andra rullar sakta på. Det största problemet är att Alstom inte visar något större intresse av att komma med förslag till lösning. Viten på 5 miljoner finns på ny utformning av väggen



mellan hytt och kupé för att uppfylla 3 krav. Forceringsäker, ljudtät och vämjeligtät. Förslag på lösning finns (vägg X6007 A2). 1 miljon på ny utformning av låsningen på koppelkåpan (låsning liknande X10 på samma höjd över RÖK). Vitena har hjälpt en del men man kommer inte att hinna montera klart detta innan tiden går ut i september 2009.

Prov med en ny tdt-lampa finns i X6007 A1 och A2. Den är böjbar till en viss gräns, och har ett LED-ljus som går att dimma. Den ger inte reflexer i överkant på frontrutan som original tdt-lampan i taket gör. Den påverkar inte en ljusdämpad TCMS skärmen vid körning i mörker om den riktas väl. Prov på ett antal nya dekaler finns också i X6007 A2.

Ergonomi i sin helhet vid förarplatsen är det största problemet som vi har idag. Vi kan aldrig acceptera att man skall få ont när man jobbar med att köra tåg oavsett om man är kvinna på 150cm eller man på 200cm. Förarhytten skall ha den utformningen så att den kan anpassas till alla oss som kör utan hjälpmedel (se X10, inte många klagomål på den hyttutformningen).

### **Problemet på X60 är band annat.**

- § Förarstolens dåliga kvalitet och funktion.
- § Fotsäkerhetsgreppets dåliga kvalitet och utformning.
- § Dörrtryckknapparnas hårda tryckfjädermotstånd, placering, användarfrekvens, utformning och funktion. Här måste det utformas en helt ny teknisk lösning på hur dörrarna skall manövreras tas fram, eftersom arbetsvinklarna för armar och axlar är helt oacceptabelt.
- § Körspakarnas placering och funktion.

Vi hoppas att man kan komma till rätta med detta men det kommer att ta tid. Om DU får ont med att köra X60 så skall du ta kontakt med Previa tel. 08 – 789 14 14 dagtid och begära en läkarundersökning snarast (gämnför gärna med att köra X10 som ingen i någon större omfattning klagat på belastningsmässigt). Vi har avtal med Ståg att du inte behöver prata med din arbetsledare innan du går till Previa. Ett begynnande besvär kan leda till en arbetsskada över tid. Meddela gärna skyddsombuden om att du har varit hos Previa för dina besvär så är de förberedda om det skulle bli något trassel med Ståg.

### **Sågsån.**

Någon har sedan en tid tillbaka tagit beslut på att sågsån som vi har i hytterna kan likväl förvaras i plastpåsar?! Av vem går i efterhand inte att lista ut. Nu har det inköpts 150st 5 liters vita plastdunkar med stort svart lock till att förvara sågsån i. Sådär ska vi handtera plastpåsar som finns i hytterna ännu ett tag. Är plastpåsen hel, låt den ligga kvar tills den blir utbytt. Är den trasig, om möjligt lägg den i en skräpbehållare på någon perrong. **KASTA INTE UT DEN PÅ BANVALLEN** (på vissa stationer finns ett antal påsar utkastade), där en annan yrkesgrupp ska plocka upp den.

### **Mikrofonen på PIS skärmen.**

Det har från Alstom och Euromaint (EM) kommit ett påstående om ett antal mikrofoner som sitter monterade på PIS skärmen har skador. Dessa skador går inte att förklara med att handhavandet skulle vara besvärligt. SL, EM, Ståg och vi kan inte förstå att den skulle sitta i vägen på något sätt. Skadan på mikrofonen är att den efter att stort antal böjningar har gått av inne vid fästet mot PIS skärmen. Om det är någon som har idéer på en annan utformning, funktion eller placering på mikrofonen så kontakta oss. Talavståndet är enligt uppgift på ca 25 – 35 cm. Vi vet att aktiveringsknappen för mikrofonen sitter på ett mindre bra ställe. Hoppas med detta att denna fråga inte kommer upp i fordonsutskottet igen med antydning till skadegörelse.

### **Förars tols rygg X60.**

Samma tråkiga ämne som tidigare, "eventuell skadegörelse". SL, Grammer, EM och Ståg undrar varför det är så många ryggstöd på förarstolen Grammer MSG 90:3 vars retur fjäder har gått av? Stolens ryggstöd har en möjlighet att justeras inom vissa ändlägen, frammåt/bakåt. Det är problemet bakåt, förbi det fasta ändläge som problemet. Ett antal stolar har med enligt SL:s uppgift med våld pressats förbi detta ändläge till att bli mera liggvänlig. Något i still med en tandläkarstol? Vad är det då som går sönder? Inne i ryggstödet finns en retur fjäder som går av och ryggstödet vill inte med egenkraft



upp/framåt när justeringsspaken frigörs. Man måste då med ena handen dra i ryggstödet och med den andra handen låsa det till den position man vill ha. Att reparera detta fel innebär att stolen måste bytas ut och plockas isär. Att vi har fått frågan av SL är att det inte går att driva skadan som ett garantiärende mot tillverkaren Grammer. Stolen har inte funktionen att luta ryggstödet så långt bakåt. Vi har inte ställt ett sådant krav på funktion. Kostnaden på detta fel belastar därför Ståg som har underhållsansvaret. Vi kan inte skylla på varandra mellan olika yrkesgrupper på vem som har sönder stolen eller har behov av ett ryggstöd som går att vinkla väldigt långt bakåt. Ingen är utpekad, men vi har svårt att förklara varför stolen går sönder när vi får detta påståendet, och om vi skulle kunna ha ett behov av denna utformning och funktion.

Läs medföljande bilaga gällande AV's yttrande om broms på X60

Hasse Johansson



---

## Uniformen

Information har gått ut från Ståg om vilka sommarplagg som går att beställa och att din beställning måste vara inlämnad senast den sista april. Det saknades dock lite kompletterande information.

Enligt tilldelningsplanen över våra uniformskläder skall de som behöver kunna beställa den grå kavajen med tillhörande väst i år.

Detsamma gäller den svarta arbetsvästen.

Tycker du att din kavaj eller väst har tappat formen, blivit för stor/liten eller helt enkelt blivit sliten?

Tala med din arbetsledare om du önskar komplettera din beställning med något av dessa plagg, så ordnar man det åt dig.

Du som inte fick några sommarskor förra året ska kunna beställa ett par sådana i år istället. Pga utrymmesskäl blir detta möjligt först i maj, eftersom utprovning av vår/höstskon som pågår just nu tar upp mycket av utrymmet på SC.

Förutom arbetsledarna kan du prata med Carina Eriksson, ansvarig för uniformstilldelningen på Ståg.

Astrid Hermelin

---