

# lokförarbladet



Nr 24, December 2010, Facklig medlemsinformation från SEKO Lok på Stockholmståg

Seko Lok säger nej till att förare ska jobba som tågvärd planmässigt.

Förelägganden på X60 som Ståg har fått och där viten är inskrivna.

Styrelsen för seko lok  
önskar alla medlemmar en  
riktig god jul





## Seko Lok säger nej till att förare ska jobba som tågvärd planmässigt.

Ståg har framfört att dom vill använda lokförare som tågvärd planmässigt. Det saknas just nu ca 15 – 20 tågvärdar. Problemet med avsaknad av tågvärdar kommer att bestå till mars 2011 innan Ståg har rekryterat fler tågvärdar.

Seko lok anser att det är under all kritik att Ståg vill använda lokförare som en buffert för dålig personalplanering av tågvärdar. Lokförare har haft problem i flera år med att få extra ledigt när det behövs, om vi nu äntligen har uppnått full bemanning gällande lokförare så är det väl bra att det finns utrymme att ge förare ledigt.

Seko lok anser att Ståg ska försöka få tag på tågvärdar på övertidsarbete och då med ett extra tillägg som uppmuntran. Lokförare är inte utbildade på vilka arbetsrutiner tågvärdarna har och då sjunker kvalitén på arbetet, sjunker kvalitén så kan det också bli svårare att hålla tidtabellen.

Ludvig Eriksson



## Avisning av fordon.

Avisning av fordon fungerar endast i Älvsjö som det ska, i Bro är avisningen avstängd. I Södertälje är det stopp för att spola bort is för hand med slangar. SL undersöker nu en tillfällig lösning på två spår i Södertälje för avisning med provisorisk utrustning. Verkstadspersonalen kan inte reparera tåg som inte är avisade.

Man kan tycka att det är märkligt att SL bygger en ny hall i Södertälje(modernaste i Europa stod det utan på hallen tidigare) utan någon möjlighet att avisa tågen?

## Förstår inte SL vinterproblem?



## Inhyrning av förare 2011.

Stockholmståg kommer att hyra in förare under 2011. TrainDrivers (TdR) kommer att finnas inhyrda här på helgerna och under vissa akuta perioder.

Sedan så kommer SwedTrac att utföra tomtågs transporter av X1 fordon mellan Hagalund och Ås i de fall det behövs.



Seko Lok har framfört att nu när vi har möjlighet att göra helggrupper så kan Ståg skicka hem TrainDrivers förare på helgerna.

Det känns som att Ståg vill hålla Janne Berg's firma TrainDrivers under armarna. Folk uppfattar att Janne Berg och Ståg's VD Kjell Färnström är gamla kompisar ifrån TGOJ.

Ludvig Eriksson

## Problem på ISS.

Nytt avtal gällande basstädning mellan Ståg och ISS har införts fr.o.m. höst 2010. För samma pengar så skall ISS städa mer. Tidigare så basstädades 1/3 av tågen enligt plan, nu så skall alla tåg basstädas. Bl.a. så skall tåg på de olika uppställningsplatserna basstädas istället för att plockstädas. Arbetsbelastningen på städpersonalen har blivit så hög att personal har fått fortkörningsböter när dom kört mellan de olika uppställningsplatserna. Tidigare så var det tre man som jobbade i lag när fordonen städades, nu så skall det vara två lag om 2 man som skall utföra den utökade städningen.

Pendelklubben har gjort en tidsstudie på antal enheter som skall städas, tidsstudien visar att planerat städupplägg inte håller om alla tåg skall städas korrekt. ISS egen tidsstudie är orealistisk och liknar en bluff som inte håller när man synar den. Inför årsskiftets turlistförhandlingar så önskas bemanningen öka från tidigare 3 till 6 man.

När kvalitets mätningar görs på städning så får ISS varning om detta i förväg och ISS gör då extra städning på de platser som skall kvalitetsmätas.

Arbetsmiljöfrågor fungerar dåligt, det saknas personallokaler till all personal, det brister i rutinerna när ny personal skall utbildas för sina arbetsuppgifter så ibland kan arbetet utföras på ett livsfarligt sätt enligt arbetsmiljölagen.



MBL förhandlingar på ISS fungerar dåligt, den nya roll som stationssidans arbetsledare har fått är inte förhandlad med pendelklubben. Svåger politik gäller vid anställning av personal och arbetsledare på ISS, skulle det vara ett riktigt uttagningsförfarande som skall förhandlas så skulle kvaliteten öka på personalen.

Nu har ISS fått en ny chef på fordonsstäd som är bra att prata med, vilket inger lite hopp om förbättring. Men man blir dock orolig när ISS återkommande gör dåliga avtal med sina uppdragsgivare och så har ISS fortfarande brister i sin organisation.

Ludvig Eriksson

# Från skyddsombuden



Vi börjar väl med vinterns stora "snackis", **dörrarna på X60** och förfarandet vid avstängning. Ansvariga tror sig ha hittat en bugg i dörrdatorns program och skall testa ny programvara. Funkar det kanske problemet är löst om två-tre veckor och vi kan återgå till normala rutiner. Men frågan om tågvärden ska stänga av dörrar eller inte lever i högsta grad och vi skyddsombud stöder på alla sätt tågvärdarnas krav på utbildning. Vi väntar också på riskanalysen i frågan om förarna bara ska frilägga dörrarna och passagerarna själva öppnar. Säkerhetsavdelningens favorit är att vi bara frilägger. Det faktum att antalet dörröppningar på fel sida var noll under den tiden rutinen gällde är så klart ett vasst argument för det men då måste dörrarna fungera och vara driftsäkra.

Det **nya snöröjningsavtalet** med Infra-Nord blev hårt testat på en gång. Vintern kom tidigt men vi har inte alls fått in den mängd rapporter som vi fick förra året. Hoppas det fortsätter så.



**Avisning av fordon** är ju ett stort problem och innebär fordonsbrist och det är egentligen bara avisningsanläggningen i Älvsjö som funkar. Enligt ett kul rykte från Verkstadsklubben ska man eventuellt prova en lösning på spår 101 och 102 i Södertäljedepån med "silvertejp och Mekonomengrejer".

Den så kallade **bromsutredningen** blev ju klar i slutet på oktober. Ståg ska nu ge Arbetsmiljöverket ett svar men har nu begärt förlängning till 1 mars så, liksom professor Baltazar, funderar dom och funderar dom och ... kommer med ett väl genomtänkt förslag på åtgärder där man är överens med skyddsombuden. Man kan väl få önska så här i juletider.



**Några bubblare:** Överliggningen i Södertäljedepån står inte rätt, tycker kommunen, och skall flyttas. Ett uppskov på ett år utlovas eventuellt.

**Bubblare 2:** När nya svarven i Bro är färdigställd kommer förmodligen vår nattsömn på överliggningen där att bli förstörd. Ljudmätningarna blir intressanta.

**Projekt Citytunneln** bjöd äntligen in oss till ett möte. Där fanns projektledare från både SL och trafikverket. Vi var väl oroliga att det hela bara skulle bli en "powerpoint-dragning" med fakta som man kan hitta på nätet, och så började det. Men senare kom i alla fall en diskussion igång. Bland annat om luften i tunneln och de, numera berömda, dörrväggarna.



Visserligen är tunneln inte klar förrän 2017 men väggen ska vara beställd inom ett år. Det är ju därför SL experimenterar med olika signalmedel för stopplatserna på Stockholm Södra. Det är bråttom att hitta en lösning som funkar för alla och det är viktigt alla tycker till i frågan.

Berra Axelsson

---

## Från huvudskyddsombudet

Ett år har gått sen jag tog över som huvudskyddsombud (ingen uppvaktning är nödvändig). En spännande utmaning och resultaten har väl varit blandade. En del riktigt bra saker har gjorts men det finns också några riktiga bottennapp.

Nu när året 2010 närmar sig sitt slut tänkte jag dela ut pris till några av årets arbetsmiljöflippar såväl som dito floppar. Priset blir "**Arbetsmiljöverkets utgåva av Arbetsmiljölagen 2009**" i pocketform.

Årets jury har bestått av Hso Berra Axelsson, som enväldigt nominerat, beslutat samt motiverat. Nåväl, sålunda lyder årets prislista:

### **Årets dvärgar:**

Priset går till Nynäsbanans höjda huvuddvärgsignaler med motiveringen: Optiska signalmedel som man **ser (!)** känns helt rätt och juryn hoppas att banprojekterarna tar med sig idén in i framtiden.

### Årets bommar:

Nynäsbanan igen.

Motiveringen lyder:

Tanken att bommarna går ner tvärs över **hela** gångvägen är ett koncept helt i prisets anda och innovativt tänkande måste belönas. Juryn var enig.



### Årets depå:

Kraven på detta pris är hårda. Depån eller uppställningsplatsen måste vara otillgängligt placerad och/eller ha krångliga sätt att växla sig in och ut i. Dessutom måste ett taxibolag, där chaufförerna klagat på den olönsamt korta körningen mellan depån och Södertälje Hamn, ingå. Juryn beslutade att ge priset till **Södertäljedepån** och en motivering förefaller helt onödig.

### Årets utskott:

Priset går till Rehabutskottet vars sista möte ställdes in på grund av sjukdom (!).

Juryn beslöt att dela ut priset utan motivering.

### Årets snöröjning:

Juryn fann kategorin omöjlig att avgöra då nomineringarna på grund av utebliven snöröjning vida överskred antalet utförda dito. Juryn ansåg dock att det nyligen omförhandlade snöröjningsavtalet borde få en chans. Baserat på juryns mångåriga erfarenhet i frågan framfördes dock en förhoppning om en mild vinter.



### Årets dörrar:

Priset går givetvis till X60 och föregicks inte av några stora diskussioner. Motiveringen: Tja, räkna ihop årets AI, DI, TM och TTS...

Förslag på nya priskategorier såväl som slopande av dito lägges i skyddsombudens brevlåda.

Jag passar på att tacka **alla** på Stockholmtåg som med rapporter och tips till oss skyddsombud, skriftligen såväl som muntligen, hjälper till att förbättra arbetsmiljön och jag, tillsammans med övriga skyddsombud önskar alla en God Jul och ett Gott Nytt År.

Berra Axelsson

## Förelägganden på X60 som Ståg har fått och där viten är inskrivna.

Arbetsmiljöverket (AV) har tills för närvarande sex förelägganden mot Ståg om krav på åtgärder där vite finns med:

Koppelkåpan 1 miljon kr  
Vägg mellan hytt och kupé 5 miljoner kr  
Ergonomi i hytt 7 miljoner kr  
Broms 3 miljoner kr  
Luminans 1 miljon kr  
Förarstol som inte repareras 100,000 kr



Några av dessa förelägganden har tagit väldigt lång tid för SL, som är fordonsägare, att utföra så att skyddsombuden och AV blivit nöjda. Orsakerna till att tiden har dragit iväg är flera, där Ståg, SL och Alstom ingår. Eftersom de inte hunnit klart fast man kan tycka att Ståg/SL har haft väldigt lång tid på sig, så säger AV att:

*"ni hade nog med tid till förändring, och begärde inte förlängning av tiden till färdigställning. Nu hamnar era ärenden hos förvaltningsdomstolen".*

Där kommer troligen en förhandling att ske där vitets storlek ska preciseras, och vad det kommer att kosta till slut! När dessa förhandlingar sker vet vi inte. Sådana här ärenden tar mycket lång tid att "mala igenom".



### Nu ligger fyra vitesförelägganden hos Förvaltningsdomstolen mot Ståg:

- Koppelkåpan 1 miljon kr
- Förarstol som inte reparerats 100,000 kr
- Vägg mellan hytt och kupé 5 miljoner kr
- Luminans 1 miljon kr



Detta var ju inte vad vi skyddsombud hade väntat oss när vi gick till Arbetsmiljöverket (AV) och påtalade bristerna i X60 bl.a. med AML Kpl 6. 6a §. Att vi fick stöd från AV är ett tecken på att vi skyddsombud hade rätt i våra påpekanden.

## Sätta press på Ståg

När AV tar beslut om att förelägga så skriver man in ett vitesbelopp för att sätta press på motparten att utföra förändring, annars kostar det pengar. Vår arbetsgivare Ståg har ju ingen lätt situation när man inte äger X60 fordonen och därmed inte kan göra förändringar eftersom man är i den situationen man är - en operatör i järnvägsbranschen, liksom ett bemanningsföretag. Enligt Arbetsmiljölagen är det vår arbetsgivare som är motparten och som förlägganden och viten döms ut emot, inte fordonsägaren som man kan tro. Hur har det då kunnat bli så här?

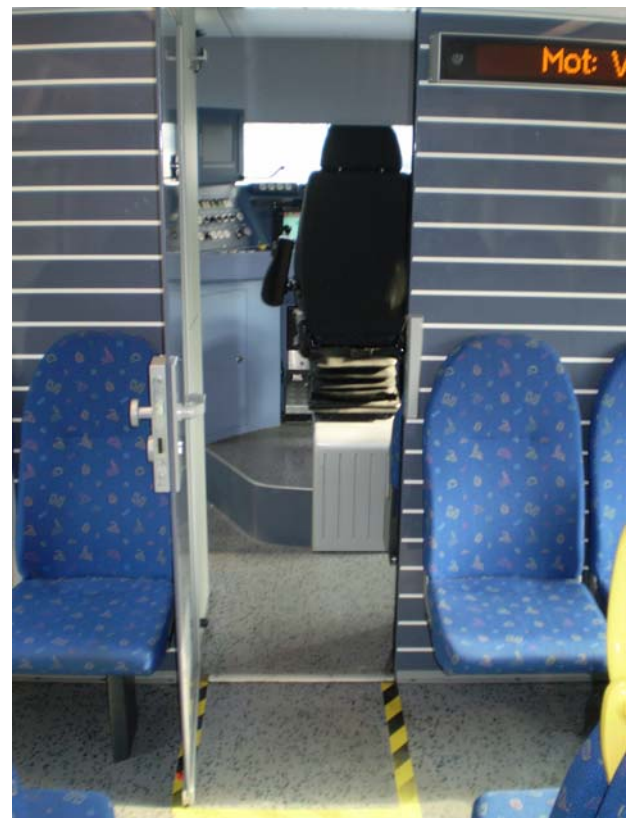
Vi skyddsombud som har jobbat med X60 under ett antal år vill härmed tacka för alla rapporter som lokförare och tågvårdar har skrivit in till oss. Utan dessa argument och beskrivningar på vad ni har upplevt och tyckt till om så hade inte vi haft de förelägganden vi har som ska leda till förändring av vår arbetsmiljö till förhoppningsvis det bättre.

Nu sitter vi där vi är med de förlägganden och viten vi har och ska försöka att komma till så bra förändring som det bara går. Mycket arbete återstår dock från alla parter.

## Skriv rapporter

En viktig sak som ni måste skriva rapporter om är när ni av någon orsak får ont. Man ska inte få ont av att arbeta, då är någonting fel och bör utredas. Om 15 personer klagar på att man får ont av att göra ett visst arbetsmoment så är det mycket lättare att driva igenom en förändring än om bara en person skriver rapport om detta.

Vi på Ståg har en avtalad förmån att själva kunna ta kontakt med vår företagshälsovård, Previa, utan att först fråga Ståg om lov. Om de i exemplet ovan också besökt Previa, så kommer även den statistiken att vara till nytta för vårt arbete.



Så fortsätt att skriva rapport om det är något som avviker från det normala och att du får exempelvis ont.

Tel till Previa: 08 789 1414

Skyddsombuden genom Hasse Johansson

---

# APT

Temat för den pågående apt:n är som ju alla vet **Ökad frisknärvaro**. Man får presenterat för sig hur sjuktalen på företaget förhåller sig till riket i allmänhet och SJ i synnerhet. Och man får veta vad detta kostar företaget. Tydligt är vi sjukare än riksgenomsnittet och även lite sjukare än kollegorna på SJ och kunde vi bara bli en procentenhet friskare skulle vi spara tiotals miljoner åt företaget. Man ska diskutera vad våra sjukskrivningar kan bero på och vad man kan göra för att minska dem. För en fjärdedel av vinsten ska gå tillbaka till personalen genom vinstdelningssystemet!

Alltså, är man sjuk är man sjuk och då ska man stanna hemma. Jag tror ingen är förvånad över att vi har fler sjukdagar än genomsnittet med tanke på våra oregelbundna arbetstider och stressiga arbetsmiljö. Kanske är det förvånande att vi inte sjukskriver oss oftare. Med tanke på att vi har ett enormt ansvar och kan få stå till svars för våra handlingar kanske vi borde fråga oss själva varje dag om vi verkligen är friska och utvilade nog att gå till jobbet.

Sen har vi det här lite känsliga med **ledigheterna**. Det ryktas, har jag hört, att *måste* man vara ledig så söker man inte ledigt utan sjukar sig. I personaltidningen kan man läsa att ströledigheter beviljas i nästan 85 procent av fallen. Problemet är bara att du får besked två dagar i förväg. När du sökte för två månader sen för att hinna osa till bröllopet eller slå till på den billiga resan var du ute i god tid men nu har tåget gått.

En lite lustig grej som en kollega gjorde mig uppmärksam på apropå ökad FRISKnärvaro. När man ringer Previa för att sjuka sig får man prata med en sjuksyster som hör sig för vad man lider av och vilka symptom man har och sen ordinerar en värktablett, mycket vatten, vila och krya på dig. Sen efter tre dagar när man ringer för att friska sig **möts man av en telefonsvarare** och får trycka 1#. Jag kanske inte alls är frisk nog att gå tillbaka till jobbet. En livs levande legitimerad sjuksyster skulle kanske å det bestämdaste avråda mig från att arbeta i mitt tillstånd. I den här kampanjen för ökad frisknärvaro är det rimligt att begära att få prata med medicinskt utbildad personal även när man friskar sig.

Roger Magnusson

