

Lokförarbladet



Facket för Service och Kommunikation

Nr 31, April 2011, Facklig medlemsinformation från SEKO Lok på Stockholmståg

Sommarens Turförteckning
Placering lokförare i Södertälje.

Ståg önskar försämra personalvillkoren inom
Stockholmståg KB.

Avtalsförhandlingarna – vad händer?

M.M.

Ståg önskar försämra personalvillkoren inom Stockholmståg KB

Stockholmståg vill försämra avtalet om övergripande villkoren för personalen inom Stockholmståg KB och dess samarbetspartners. Ståg anger som anledning att det är vissa saker i avtalet som ej fungerar. Seko tror att det snarare är p.g.a. att Ståg ska spara pengar och att det då ska sparas på personal villkoren.

Nu finns det ett avtal mellan Ståg och Seko om övergripande villkor och vägledande policy inom Stockholmståg KB och dess samarbetspartners(Ahlstom och ISS). Avtalets grund bygger på att verksamheten inom Stockholmståg KB med dess underentreprenörer skall hanteras som ett sammanhållet företag så långt det går. T.ex. så ska samma personalpolicy tillämpas på de nuvarande tre företagen. Detta gäller i fråga om kollektivavtal, former för samverkan, arbetsmiljö, löneutveckling, eventuell omplacering och vid risk för övertalighet.

Historien bakom avtalet är att pendeltågsverksamheten splittrades upp på tre företag i övergången år 2006 från ett företag Citypendeln AB till Stockholmståg KB med två underentreprenörer. Seko drev då aktivt linjen att pendeltågsverksamheten skulle hållas ihop som ett företag, men i och med att Stockholmståg hade i överenskommelse med SL gjort upplägget med de två underentreprenörerna ISS och Euromaint så var parterna pressade att hitta en annan lösning. Seko med framför allt pendelklubben i spetsen krävde en sammanhållen verksamhet, men det gick inte att hålla ihop all verksamheten i ett företag så därför togs det fram ett förslag ifrån Seko om att skriva ett avtal med Ståg för att försöka hålla ihop verksamheten så mycket man kan även fast det är tre olika företag.

Flera fördelar för personalen finns i avtalstexten t.ex:

Kollektivavtalen skall i grunden vara lika på de tre företagen. Det innebär att alla företag skall använda sig av spåravtalet som grund vilket leder till att det är svårare för underentreprenörerna att använda sig av "billigare och sämre avtal" (t.ex. fastighets avtal gällande städningen).

Samverkan mellan företag skall fungera, det finns nu ett permanent inrättat forum där alla tre företagens ledare sitter med för att stämma av vad som händer på de olika företagen, där sitter Seko med huvudskyddsombud och fackliga representanter också. Detta är viktigt då Seko t.ex. kan önska svar på en fråga av Ahlstom om det som inte fungerar på fordonen. Avtalet ställer också med andra ord krav från Ståg mot underentreprenörerna så att dom inte kan strunta i att samverka.

Löneutveckling skall vara känd mellan företagen för att minska oönskad lönespridning. Detta har varit bra då lokala avtalsförhandlingar skall göras, då man kan hävda att det som andra företag har fått bör finns på vårt företag också. Framför allt så har det varit fördel för personal som jobbar på ISS stations tjänst som har följt samma löneutveckling som vi på Stockholmståg, dom har även fått liknande extra ledighet som våra stågdagar. Detta har endast varit möjligt p.g.a. hänvisningen till övergripande avtalet.

Rekrytering. Rekrytering av personal skall ske samordnat så att intern rörlighet inom Ståg bolagen medges före extern rekrytering. Detta underlättar för personal från t.ex. Ahlstrom och ISS att söka jobb på Ståg, vilket har skett, t.ex. till lokförare och tågvärdar.

Personalrörlighet. Personal anställda hos någon av bolagen ska vid byte av arbetsgivare inom Ståg betraktas som om man bytt arbetsuppgifter hos samma arbetsgivare. Vid övergång av verksamhet eller del av verksamhet från en arbetsgivare till en annan inom Ståg, skall detta betraktas som en verksamhetsövergång enligt LAS §6b. Detta säkerställer att personalen ska tas över vid övergång till en annan arbetsgivare.

Omplacering. I det fall någon anställd i samband med rehabilitering behöver erbjudas alternativa arbetsuppgifter skall samtliga arbetsplatser inom Ståg med dess underentreprenörer stå till rehab ansvarigs förfogande. Detta har varit till stor nytta för förare som blir tvungna att jobba med andra arbetsuppgifter än säkerhetstjänst p.g.a. t.ex. medicinska skäl.

Övertalighet. I händelse av övertalighet inom Ståg's bolagen skall alla tre företagen med gemensamma ansträngningar söka lösningar för att mildra effekter av övertalighet. Övertaliga på ISS har kunna få jobb på Ståg som t.ex. tågvärd m.m.

Seko skall försvara avtalet

Som sagt så finns det en hel del bra saker att försvara i avtalet för Seko lok. Nu så har Ståg föreslagit önskemål om drastiska förändringar i gällande avtal, vilket i princip gäller alla skyldigheter i ovanstående exempel på fördelar. Sammanfattningsvis och med andra ord så kan man säga att Ståg vill att avtalet skall ändras ifrån att: "Ståg skall hjälpa personalen" ändras till att "Ståg kan hjälpa personalen" när Ståg har lust".



Det känns **tråkigt att Ståg inte förstår att det som är bra för personalen** skapar en harmoni på företaget som gynnar produktionen. Ståg har även ett gott rykte i hela spårbranschen som dom bör vara rädda om. Seko skall svara på Ståg's förslag om försämringar. Seko kommer att försvara avtalets värde.

Vi bifogar nu gällande avtal längs bak i lokförarbladet för den som vill fördjupa sig.

Ludvig Eriksson

Placering lokförare i Södertälje

Stockholmståg kommer att placera ett tjänsteställe för förare och tågvårdar i söd hamn fr.o.m. januari 2013.

Det kommer att konstrueras ett par Söd grupper som ska kunna sökas i vanlig ordning i gruppvalet.

Seko lok tycker att Ståg inte ska extra konstruera jobb som ska utgå ifrån och sluta i Söd som lika väl hade kunnat utgå ifrån Stockholm (stomtågs körning), detta med hänsyn till att intresseunderlaget för vilka förare som vill vara placerade där endast är 10-15 stycken. Ståg vill ha 20-25 man placerade där. Vad gör vi om grupperna inte blir fyllda? Ska Ståg tvinga förare att bli placerade där? Seko lok anser att det är bäst att börja i liten skala utifrån hur många som kan tänkas vara placerade där.



Personallokalerna i gamla stationshuset ska rustas upp för att installera förare och tågvårdar där med omklädningsrum, kök m.m.

Ludvig Eriksson

Avtalsförhandlingarna – vad händer?

För ett par veckor sedan gjorde vi ett utskick till samtliga medlemmar om läget i årets centrala avtalsförhandlingar, där nästa förhandlingstillfälle var ställt till 18 – 20 april. Jag har hört mig för hos vår förhandlingsdelegation om hur det har gått och här är svaret jag fick:

Det går MYCKET trögt! I princip hände ingenting i förra veckan. Almega - arbetsgivarorganisationen inom spårtrafik - står fast vid främst två yrkanden (yrkanden som Seko inte kan acceptera):

- Sommarsemesterperioden vill Almega förlägga mellan 15 maj och 15 september, idag har vi rätt att få sommarsemester mellan 1 juni och 31 augusti.
- Almega vill förlänga avstämningsperioden, upp till ett helt år! (Avstämningsperioden är den tidsperiod då arbetsgivaren är tvungen att korrigera så att arbetstiden i genomsnitt inte överstiger veckoarbetstiden t.ex. 36 tim). Detta skulle medföra att arbetsgivaren ska kunna tvinga arbetstagarna att arbeta mycket tid i perioder då det är ont om folk och lite tid då det är gott om folk. Med andra ord att 36 timmars arbetsvecka behöver då inte följas.

Det är samma visa som i förhandlingarna för två år sedan. De arbetsgivare – läs SJ - som har problem med avstämningsperioderna lokalt, vill förhandla fram en ny lösning centralt. Detta kommer givetvis att drabba alla negativt. I det centrala avtalet är avstämningsperioden 12 veckor idag. Lokalt har Seko Lok förhandlat fram en period om 6 veckor. Att SJ inte kan lösa en sådan här fråga lokalt tycker vi på Seko Lok är riktigt uselt!

Det förslag Almega skulle komma in med i förra veckan bestod i princip av ovanstående två punkter. Vad gäller Sekos yrkanden så hade Almega inte tagit hänsyn till dom alls!

Förhandlingarna mellan Almega och Seko Spårtrafik har pågått i snart 2 månader. Det är märkligt hur stelt vår motpart resonerar. Hur förhandlingen utvecklar sig ska bli mycket intressant att se! Fortsättning följer.

Vad som hänt i övrigt är, att Seko bransch Tele har lagt ett varsel mot Almega som träder i kraft nu på onsdag (25 april). Denna dag är också datum för nästa förhandling mellan Almega (där Stockholmståg f.ö. har en arbetsgivare representant med) och Seko bransch Spårtrafik.

Astrid Hermelin

SJ's VD Jan Forsberg har slutat



Ludvig Eriksson

Jan Forsberg har i April avslutat sina uppdrag som VD för SJ. Jan Forsberg var också styrelseordförande i Stockholmståg KB. Som tillförordnad VD för SJ går Jan Olsson in fram tills SJ har anställt en ny VD. Jan Olsson har tidigare varit affärsutvecklingschef på SJ och även varit ledamot i Stockholmståg KB bolagsstyrelse.

Det skall bli intressant att följa den kommande nya VD's uppdrag i Stockholmstågs bolagsstyrelse, om det kommer att påverka upplägget och affärsplanen för Stockholmståg. Ludvig Eriksson och Astrid Hermelin sitter i Stockholmståg KB bolagsstyrelse som fackliga representanter för Seko.



I sommar byter vi Boule mot Minigolf och inbjuder härmed alla medlemmar att tillsammans med oss gå en runda på Tantogårdens 18-hålsbana. Vi kommer att spela vid två tillfällen:

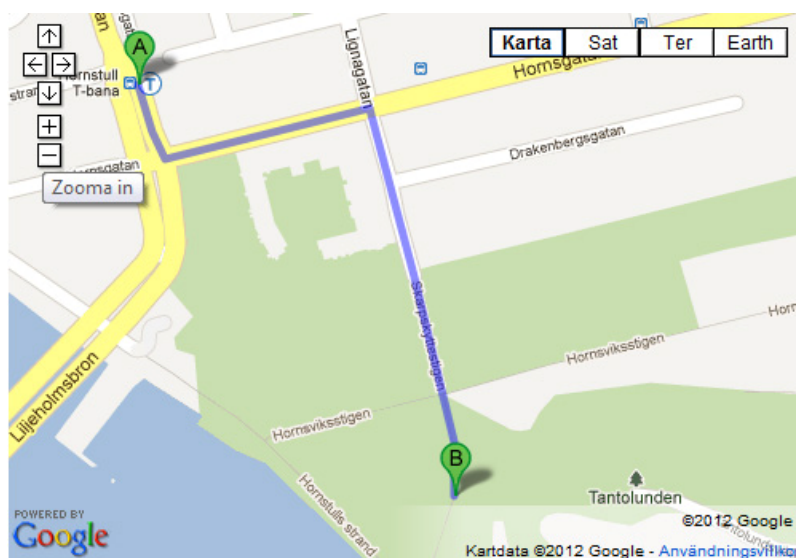
Söndag 10/6 samt Söndag 17/6

Tid 13.00

Samling T-bana Hornstull för en kort promenad till banan som ligger i Tanto

Listor för anmälan kommer att sättas upp på anslagstavlan snarast. Håll utkik och anmäl er gärna. Vi ses!

Kristoffer Johansson



Instruktionsförartjänst på Stockholmståg

Vi har träffat arbetsgivaren och inlett förhandlingar angående vilka villkor som ska gälla för de förare som tjänstgör som instruktörer. Stockholmståg hade i förväg presenterat ett löst förslag med tankar till hur de vill tydliggöra och organisera tågtjänstavdelningen och de olika funktioner som finns där. I det första utkastet som vi tog del av hade arbetsgivaren garderat sig med både hängslen och livrem och författat ett förslag som var rörigt och inte på något sätt innebar att det blev särskilt tydligt - tyckte vi.

Seko Lok framförde på ett tidigt stadium att vi inte kan sitta och diskutera avtalsdetaljer innan arbetsgivaren beslutat sig för ett huvudalternativ: antingen kodar ni instruktionsförarna som instruktörer eller så fortsätter vi med ett upplägg liknande idag med åkande instruktörer.

Stockholmståg ajournerade sig och återkom efter en stund med ett inriktningsbeslut: åkande instruktörer ska kodas om till Instruktörer



Vilken skillnad blir det då med ett nytt upplägg?

När det blir en ny kodning som instruktör betyder det att det skapas en ny personalkategori på Ståg. Det blir en ny tjänst med nya villkor och det ska sättas en ny fast lön för den tjänsten. Man skiljer alltså från och med nu mellan förare och instruktörer. Hitintills

har det varit förare som tjänstgjort på grupp eller skubb som vanligt som haft instruktörskompetens och med detta ett tillägg utöver förarlön för att utföra sitt uppdrag. Med en ny tjänst blir det inte så längre. Om inte Instruktörerna tjänstgör som förare längre innebär det att de *inte kommer att delta i gruppval eller semesterval för förare*. Istället kan de få lägga sin semester så att det passar med verksamheten. Det är rimligt att anta att det kommer att finnas goda möjligheter till sommarledighet när utbildningen ligger nere under administrationens semestrar.

Instruktörerna kommer även fortsättningsvis att köra tåg, för att upprätthålla kompetensen och under perioder när liten eller ingen utbildning bedrivs. När så sker följer de givetvis vårt lokala arbetstidsavtal för förare. Det som behöver förhandlas framöver är vad som ska gälla under ordinarie tjänstgöring:

- Vilken fridagsnyckel ska instruktörer använda? Är det mån-fre eller ska helger ingå?
- Hur ska semester förläggas?
- Vilken lön ska tjänsten ha?
- Vilken veckoarbetstid ska det stämmas av emot?
- Vilket tjänsteställe gäller?
- Anciennitetsregler?
- Med mera...



Ståg beslutade att inte förhandla villkoren för denna nya tjänst under förra MBL-träffen utan återkommer med kallelse till separat förhandling om detta.

Vi återkommer med mer information så fort villkoren är förhandlade och klara.

Arlanda-Uppsala trafiken

Det verkar gå trögt men sakta framåt i förhandlingarna mellan SL och Arlandakonsortiet. Eftersom det finns en politisk vilja över länsgränsen räknar vi hur som helst med att betalningsfrågan ska vara löst till trafikstart T13. Det som är nytt för vår del är att SL nu beslutat att förlänga omloppen som skulle ha vänt i Älvsjö så att de istället fortsätter till Tumba under måndag-fredag fram till omkring 19.00. Första enheten 6074 står nu i Södertälje men har ännu inte kommit i drift.

Tjänstgöringsbesked

Nästa MBL §11 gällde skåpning av månadslistor. Ståg hade på föregående MBL aviserat att de från och med maj inte avser att skåpa månadslistorna för åkande personal. Vi sade nej till att ståg ska frånga praxis innan vi är överrens om hur vi eventuellt ska förändra ordergivning till förare. Vi tydliggjorde skillnaden mellan att företaget presenterar månadslistorna via pendelnet där föraren aktivt behöver logga in för att se sitt schema och att bli beordrad det vill säga att föraren får listan i handen, vi öppnade upp för att beordring kan ske elektroniskt via e-post i det fall företaget inte vill skåpa listan. Vi måste dock vara överrens om hur beordring ska ske innan några förändringar görs.

Företaget ajournerade förhandlingen och återkommer i frågan.

Kristoffer Johansson

Vad gör vi?

Seko Lokförarna arbetar ständigt med att förbättra anställningsvillkoren för lokförarna på Stockholmståg. Detta innebär bl.a. att



- Vi aktivt driver på i förhandlingar gällande våra löner, arbetstider och turlistor!
- Vi är konstant engagerade i arbetet med att förbättra vår arbetsmiljö - både ute på tågen och i våra rastlokaler!
- Vi är delaktiga i framtagandet av och arbetet kring vår drogpolicy och vår företagshälsövård!
- Vi hjälper självklart till och stöttar vid rehabiliteringsutredningar och försäkringsärenden – både gällande allt som gäller de försäkringar du har genom ditt medlemskap i Seko, men också när det gäller bl.a. de arbetsskade- och sjukförsäkringar som du har genom din anställning på Stockholmståg!
- Seko Lok är representerade i företagets bolagsstyrelse där vi har inblick i hur det går för företaget ekonomiskt. Detta innebär att vi i ett tidigt skede får vetskap om stora förändringar som kommer att genomföras!
- Seko Lok strävar alltid efter att "ligga steget före",

att ge akt på tänkbara scenarion som kan bli följderna av förändringar som arbetsgivaren vill genomföra. Vi måste ständigt "läsa mellan raderna" för att förhindra beslut som drabbar dig som enskild medlem på ett negativt sätt!

- Seko Lokförarna förhandlar åt dig och hjälper dig om du hamnar på kant med arbetsgivaren!
- Vi finns här för dig och vi är alltid angelägna om att hjälpa dig, i vilken situation det än må vara i ditt arbete som lokförare!

Du som ännu inte blivit medlem hos oss, men som gärna smygläser vårt Lokförarblad, varför inte testa oss i ett halvår för en reducerad medlemsavgift?

Just nu betalar du endast 25 kr per månad de första sex månaderna av ditt medlemskap!

Fördelarna med ett medlemskap är så otroligt många jämfört med effekten av inte ansluta sig. 25 kr är en obetydlig summa att betala för allt det du får tillgång till. Föreningen är demokratisk och genom ditt medlemskap har Du automatiskt rätt att på våra medlemsmöten påverka beslut som ska tas.

Ensam är aldrig stark. Att veta att man alltid har ett stöd och en hjälp att tillgå vid problem som kan dyka upp, närhelst man anar det, är så otroligt mycket värt!

Du är varmt välkommen som medlem!

Astrid Hermelin.

Sommarens Turförteckning

Vi har förhandlat sommarens turförteckning. Det blir fyra turförteckningar under sommarperioden, beroende på hur mycket tåg som ska gå och vilka banarbeten som är planerade. Planeringsavdelningen ritar turerna, turlistombuden går igenom dem, ser att de följer avtalet och försöker ändra på turer som är långa, ex helvarv Bål-Nyh och Mr- Söd eller när det är mycket jobb på morgonen på nattere. Men några blir kvar när vi inte hittar bra alternativ.

Alla som går på grupp får hela sommaren utskrivna i en sommarlista, 25 juni till 19 augusti. Turerna ska så långt det är möjligt följa gruppnyckeln avseende tider och riktning. Vi kommer att gå igenom listorna för våra medlemmar. Sedan är det den tiden som arbetstiden stäms av mot, inte tiden som står i gruppnyckeln. Det strular lite med de nya programmen så vi kanske får dagarna för juni 20e maj och resten av sommaren i juni.

Om alla fyra turförteckningarna ska skrivas ut blir det en ganska tjock bunt. Som det är nu skrivs samma tur ut flera gånger beroende på veckodag. En tur som går hela sommaren kommer då att skrivas ut 12 gånger, ganska onödigt. Därför kommer bara en turförteckning att tryckas, där turer som går flera dagar bara skrivs en gång, men då kommer inte veckodagen som står på turen att stämma, och den går inte att ta bort.



Annat som vi arbetar med är att vi på turen ska se betald tid, ex bufferttiden på rasten och vilken rast som är betald om man har två raster mm. Då kan det vara en prickad linje på betalda uppehåll, och ett streck vid klargöring så får man en bättre bild av turen. Alla tider på turen kan inte vara med det tar för mycket plats, vi ska se när turen och rasten börjar och slutar. Planeringen programmerar in alla tider som gångtider, orderläsning, avbytestider mm sedan ritas det in automatiskt där det ska finnas. Men om något programmeras in fel, blir det fel rakt igenom.

Vi har fyra minuter tid för avsyning av tåget när vi ska ställa av. Den tiden har fallit bort, då är den borta i hela turförteckningen. På de flesta turer finns det luft så det har inte påverkat turen, men på några turer kommer den att ritas in från 2 maj.

Anna Groth och Turlistkommittén.

Tyst minut den 27 april klockan 12.00

SEKO uppmanar till en tyst minut för avlidna i arbetet fredagen den 27 april 2012 klockan 12.00.

För att hedra de som avlidit på grund av arbetsplatsolyckor, hot och våld, arbetsrelaterade sjukdomar eller självmord efter mobbning i arbetet utlyser LO och förbunden en tyst minut på arbetsplatserna fredagen den 27 april klockan 12.00.

61 människor dog i arbetsplatsolyckor på svenska arbetsplatser 2011. Det innebär att arbetsplatsolyckorna med dödlig utgång ökar för andra året i rad. Varje år dör dessutom minst 1 000 personer i Sverige av cancer, hjärt-, kärl-, eller lungsjukdom där förhållanden i arbetet är den mest betydande orsaken bakom dödsfallet.

Utöver detta har cirka 100–300 självmord mobbning i arbetet som främsta orsak.

Under 2011 uppmärksammades brister i arbetsmiljön på ett oerhört tragiskt sätt. En av förbundets medlemmar, anställd på häktet i Flemingsberg, mördades av en intagen på ett mycket brutalt och hänsynslöst sätt. En ung kvinnas liv släcktes hänsynslöst och våldsamt.

Händelsen ledde till en mycket uppmärksam debatt och medial bevakning på brister som finns för anställda inom kriminalvården där hot och våld och ensamarbete förekommer. Även inom andra arbetsområden arbetar förbundets medlemmar och arbetskamrater i en arbetsmiljö med risk för att skadas och dödas på grund av brister i säkerheten på arbetsplatserna.

Arbetsgivarna har ett huvudansvar att se till att arbetsmiljön på arbetsplatserna blir så bra att arbetsmiljön inte leder till att människor skadas och avlider i arbetet. Men det behövs även ökade resurser till en samlad arbetslivsforskning samt mer pengar till Arbetsmiljöverket för inspektioner och där har regeringen ett ansvar.

Manifestationen i Sverige hålls inför Workers Memorial Day den 28 april. Bakom den internationella dagen mot dödsolyckor i arbetslivet står Världsfacket, IFS; Europafacket, EFS; samt de globala branschfacken i vilka LO och förbunden är medlemmar.

Inför fredagen den 27 april 2012 uppmanar SEKO klubbarna, förhandlings- och branschorganisationerna att försöka få till stånd överenskommelser med arbetsgivarna om att hedra avlidna i arbetet med en tyst minut klockan 12.00.

Studier



Seko Lok har tidigare annonserat om att vi ska hålla en introduktionsdag för nya medlemmar under våren 2012.

27 april är det dags och vi har fått in åtta intresseanmälningar till den här dagen.

Vi kommer att informera om historien kring fackföreningens uppkomst och prata en hel del om kollektivavtalet och hur vår organisation är uppbyggd.

Vi hoppas att den här dagen ska bli trevlig och lärorik för er som deltar och att intresset för kursen ska sprida sig och leda till att fler vill hänga på nästa gång det blir aktuellt.

Vidare har vi fått en del förfrågningar om när nästa avtalskurs kommer att hållas. Det blir till hösten och som vanligt blir det en kurs på tre dagar. Mer information kring detta kommer troligtvis i slutet av augusti eller början av september.

Tillhör du de som ännu inte har gått LO-kursen "Medlem i facket"? Kursen är riktigt bra enligt de som redan har gått den, och den rekommenderas varmt av oss i styrelsen.

I plastfickan som hänger på vår anslagstavla hittar du en folder med beskrivning av kursen. Välj ut ett kursdatum som passar dig. Det är aldrig fel med lite nya kunskaper!

Har du läst boken "Det stora tågrånet" av Mikael Nyberg? Om inte – GÖR DET! Det är en mycket lättläst, skrämmande och engagerande skildring följderna med avregleringen av den svenska järnvägen. Man blir riktigt förbannad och ledsen!

Klubben har köpt in två ex av boken och de finns på expeditionen för utlåning.

Astrid Hermelin

CDT

Under vintern har Previa utfört slumpmässiga CdT tester på förarna vid de regelbundna hälsokontrollerna. Detta är inget som vi har kommit överens om i Stockholmstågs drogpolicy. Därför har Seko Lok stoppat dessa tester tills vi är överens i frågan. Alkohol, droger och säkerhetstjänst hör inte ihop, men vi måste vara överens om vilka rutiner som ska gälla.

Vad är CDT?

CdT är ett äggviteämne i blodet. Vid regelbunden hög alkoholkonsumtion kan detta värde öka i blodet. Det kan även förekomma individer som har höga värden av olika anledningar utan att de dricker för mycket. Liksom det finns personer som dricker mycket utan att de får för höga värden. Men detta är ett enkelt test att ta. Om en individ har fått för höga CdT värden har han blivit tagen ur säkerhetstjänst. Vid utredning av Previa tas kompletterande blodprover, som lever och blodstatus, om de inte påvisar höga värden blir individen friad,

något tilltufsad. Vi har haft dialog med läkare på Transportstyrelsen och på Previa för att öka våra kunskaper och bringa klarhet i Cdt testernas värde och resultat. Flera möten med Ståg och Previa är inplanerade framöver.

Transportstyrelsens föreskrifter

Enligt gällande föreskrift från Transportstyrelsen får personer som utför trafiksäkerhetstjänst inte bruka narkotika eller vara beroende av alkohol. Verksamhetsutövaren (Ståg) skall ha skriftliga bestämmelser på vilka krav som ställs på personalen och hur personalen skall kontrolleras. Enligt Transportstyrelsens bestämmelser blir man avstängd från säkerhetstjänst i minst ett år vid beroende av alkohol eller missbruk av narkotika. Efter det blir det en observationstid på fem år med slumpmässiga kontroller mm. Det ska då vara säkrat att personen inte använder alkohol alls. Om man själv ber om hjälp mot sitt missbruk blir det en kortare avstängning. Dessa bestämmelser kan inte Ståg påverka.



Om en person har ett högt alkoholintag men inte bedöms vara beroende, blir man inte avstängd av Transportstyrelsens läkare. Då ska företagsläkare, arbetsgivare och individen bestämma en "observationstid" på t.ex. tre till sex månader. Under den perioden blir det samtal, insiktsförstärkning och slumpmässiga tester, medan man har sin ordinarie tjänst. Här har vi dock inga klara rutiner.

Missbruk

Att komma påverkad till arbetet räknas som misskötsamhet och är skäl för uppsägning. Hamnar du i någon av dessa situationer måste du kontakta en förtroendevald eller ett skyddsombud, som kan hjälpa dig, så att du inte är ensam i denna situation. Vi har alla tystnadsplikt enligt förtroendemannalagen. Är du orolig över dina alkoholvanor kan du vända dig till vilken arbetsledare eller chef du vill eller gå till HR avdelningen. Du kan också boka tid hos Previa utan att gå via Ståg. I detta yrke bör det vara högt i tak om man ber om hjälp, och det finns bra hjälp att få.

Kommande föreskrift

Enligt kommande hälsoföreskrift om behörighet för lokförare från Transportstyrelsen som gäller från oktober 2013, skall vid den inledande medicinska hälsoundersökningen (vid nyanställning) förutom syn, hörsel mm även göras tester genom erkända metoder för att påvisa missbruk eller beroende av alkohol. Vid de regelbundna hälsokontrollerna (vart 3:e år) kan läkaren efter klinisk misstanke, genomföra tester med erkända metoder för att påvisa missbruk eller beroende. Så vid en misstanke om missbruk kan läkaren ta de prover som behövs.

I denna fråga kommer Seko Lok att träffa Ståg och Previa om hur det skall utföras med mycket noga testmetoder och på ett individualsäkert sätt.

Anna Groth