

Lokförarbladet



Facket för Service och Kommunikation

Nr 33, Augusti 2012, Facklig medlemsinformation från SEKO Lok på Stockholmståg

Helggrupper p.g.a. Uppsalatrafiken
Turlistor inför 2013
Ergonomiärendet X60
Hantering av Nya instruktörer



Turlistor inför 2013

Nu ritar planeringsavdelningen på vinterns turförteckning med Uppsalatrafik och Södertäljegrupp. Lördag och söndag är nu färdigritad och det ser ganska bra ut, det blir mer variation. På vardagar kommer det att bli ca 190 turer per dag, varav 15 i Södertälje. Lördag och söndag blir det ca 130 turer, varav 9 i Södertälje.

Vi kommer att vara ca 315-320 förare när vi är fulltaliga. Två tåg kommer att stå i Uppsala över natten med överliggning. Uppsalatågen har nummerserie 2200 och kommer att gå i halvtimmetrafik fram till kl.22. I högtrafik kommer tågen att vända i Tumba men det är inte klart om de kommer att vända i Tumba eller Älvsjö i lågtrafik.

Det är helt nya tider för alla tåg, och vi kommer att ändra mellan 26 och 27 tåg både i Märsta och i Södertälje Centrum. Det blir 13 utgångar från Södertäljedepån, varav 8 kommer att ligga på Södertälje grupp, några på natten och 3st blir Cst turer. Några svängar till Gnesta och några avställningar blir över till oss på Cst. Det blir backåkning några svängar på kvällen i Södertälje. Tåg kommer att stå uppställda i Tumba, Upplandsväsby och Sundbyberg m.m, dock inga tåg i Västerhaninge.



Med 24 man i Södertälje, kommer det att bli tre fasta grupper och en vikariegrupp, troligen blir ena gruppen tidig morgon. Vi blir ju av med några Södertäljegrupper, men totalt bör det bli 2-3 fler grupper mot vad det är nu på Cst.

Vi ska träffa arbetsgivaren den 2a oktober och diskutera bemanningen för T13. Så om du har önskemål eller idéer prata med någon i turlistkommittén !!!

Anna Groth, Håkan Alfredsson, Anders Persson och Monika Roll

Ergonomi ärendet X60

Ergonomiärendet vid AV är avslutat. Arbetsmiljöverket (AV) hade en inspektion vid Stång den 24/8 2012 där man kontrollerade att beslutade ergonomiska förändringar är genomförda på samtliga X60 enheter. AV hävdade även förbudet att trafiksätt och använda de 12st nya X60A (X6072 – 6083) i trafik om man inte utformar de med samma förändring som var beslutade för övriga 71st X60 ergonomiskt.

En tillbakablick.

Ergonomiärendet började efter en AV inspektion i Älvsjö våren 2005. Det resulterade till ett inspektionsmeddelandet (IM) från AV och det var nedlåtande för SL och Alstom där många problembilder var noga beskrivna.

Några exempel från IM som blev senare blev förbud, eller förelägganden med vite:

- Tågvärmeintagets placering (förbud, arbete får ej utföras med dagens placering och utformning). Skyddsombuden tillsammans med Stång, SL och Alstom fog fram en ny utformning som var mycket bra. Pris 4,8 miljoner Euro för 71 enheter (det var för dyrt).
- Koppelkåpens lås och utformning (föreläggande och vite på 1 miljoner kr).
- Hytt dörr och väg mellan hytt och kupé (föreläggande och vite på 5 miljoner kr).



Ergonomiproblemet som AV tittade på var körspakarnas placering, förarövervakningens fotpedals utformning, och resandedörrstryckknapparnas placering och tröghet vid manövrering. AVs ergonom konstaterade att körspakarna ska placeras 50mm närmare förararbetsbordskanten, att förarövervakningens utformning ska ändras och att resandedörrstryckknapparnas tröghet måste reduceras och att en förbättrad fotbräda med ny förarövervakningspedal, mm.

En annan mycket viktig sak som AV konstaterade vid sin inspektion var att Alstom inte hade gjort någon MMI/MTO analys tillsammans med skyddsombud från personalen som ska bemanna arbetsplatsen på tåget X60. Detta skulle nu göras i efterhand på hela fordonet. Ett arbete som Alstom beställde av "Det Norske Veritas" (DNV). DNV rapporten var mycket kritisk till X60 utformning, funktion och säkerhet och konstaterade bland annat att.

Urklipp "DNV rapporten del 4 sid 21 punkt 7 Slutsatser".

• DNV konstaterar att förarhytten i X60 i sitt nuvarande utförande inte är en lämplig arbetsplats för personer som utför säkerhetsbaserat arbete i likhet med att köra pendeltåg inom Storstockholmsområdet.

• DNV konstaterar att korrigeringar är nödvändiga.

DNV vill i detta sammanhang påminna om att resultaten från delmoment 3, Riskbedömning ur MMI-/MTO-perspektiv har visat att det finns ett betydande antal risker som är relaterade till säker drift och sålunda påverkar:

- Tåget
- Föraren
- Tågvärden
- Passagerarna
- Personer på plattformarna i tågets omedelbara närhet

Detta antyder att driften av X60 även kan utgöra en risk för andra tåg. Antalet risker för säker drift får DNV att ifrågasätta i vilken omfattning som X60 kan tas i drift.

Slut urklipp

DNV rapporten gav också oss skyddsombud ett kvitto på att vi hade rätt när det gäller problemen med ergonomi på X60.

Nu startade ett långt och mödosamt arbete som nu till slut är genomfört. Man trodde ju då att fordonsägaren SL med tillverkaren Alstom skulle sätta en väldig fart med att fixa till bristerna. Men inte, det händer nästan ingenting under en tid. SL gick kontrade med att Alstom är en stor tågtilverkare och vet vad man gör. Och vi, SL köper inte tåg som svenska myndigheter inte skulle godkänna. Men det var ju det som AV inte hade gjort. AV är en utav de 4 myndigheter som skulle godkänna X60 ((dåvarande namn) Järnvägsstyrelsen, Banverket, Elsäkerhetsverket och AV).

SLs motdrag var att man startade en egen granskning av X60 och DNV rapportens slutsats för det var ju ingen kul läsning för SL och Alstom. Man anlätade Human Engineering Ltd (HEL). Problemet blev att HEL kom till samma slutsats som DNV. HEL gjorde mycket noggrannare studier på varje delproblem och de ergonomiska utredningarna som gjordes gick skyddsombudens väg.

Eftersom Ståg har arbetsgivareansvaret så måste man ta reda på hur sin personal, lokförare och tågvärdar mår efter att X60 hade börja köras. Ståg anlätade Prisma och en specialenkät bifogades den årliga medarbetarundersökningen.

Enkätsvaret blev förödande för ingen hade ju ont av att köra X1 och X10.



Urklipp "Prisma enkät sid 3"

Resultat

15 % av hela gruppen svarande uppger sig varit helt besvärsfria i rörelseorganen under det senaste halvåret. Av dem som har angivit besvär i någon kroppsdel uppger 95 % att besvären kan relateras till något i arbetsmiljön. Cirka hälften, 57 %, av dem som angivit besvär anser att ergonomin i förarhytten i stor utsträckning är orsak till besvären.

	Antal	Arbetsmiljörelaterade	I stor utsträckning orsakade av hyttergonomin
Besvär	242	229	131
Besvärsfria	41		

Slut urklipp

Även Stågs företagshälsovård Previa var med och gjorde en undersökning om ergonomin på X60 hytten. Svaret i deras rapport var att X60 hytten har många problem med den ergonomiska utformningen på samma punkter som tidigare undersökningar hade pekat på.

På AV satt man och väntade på HEL rapporten. Efter att HEL rapporten hade kommit så startade AV ett ärende "Ergonomi X60 Hytt IMS 2008/5686" och skrev en underrättelse om att förelägga Ståg med krav på förändring kopplat med ett vite.

Urklipp "AV Underrättelse IMS 2008/5686 sid 2 (samma text i föreläggandet)"

Ni ska härvid se till att:

- Förarstolen ska vara utformad så att alla förare med lätthet kan justera stolen så att den ger erforderligt stöd för svanken samt en gynnsam och bekväm arbetsställning. Stolen ska gå att justera framåt/bakåt så att alla förare kan nå förarbordets reglage/tryckknappar (eller andra manöverdon) i en gynnsam och bekväm arbetsställning. Förarstolen ska vara utrustad med enkelt justerbara armstöd som ger tillräckligt stöd för armarna.
- Förarbordet ska tillsammans med förarstolens reglage för justering framåt/bakåt/rotation ha sådan ergonomisk utformning att det är lätt för alla förare att snabbt kunna evakuera i en nödsituation oavsett stolens placering.
- De reglage och tryckknappar (eller andra manöverdon) som används frekvent ska vara placerade så att föraren kan arbeta med armar och axlar nära och framför kroppen utan anspänning.
- Förarbordets reglage och tryckknappar ska vara så utformade och placerade att de passar förarens naturliga rörelsemönster samt kan aktiveras utan påfrestning. Alternativt ska annan teknisk utformning av manöverdon användas som minskar risken för ohälsa eller skador på finger, hand, arm, axel eller rygg.
- Fotplatta/säkerhetsgrepp ska vara så utformat och placerat att föraren, oavsett kroppslängd, kan inta en gynnsam och bekväm arbetsställning för fot och ben vid körning under en längre tidsperiod. Säkerhetsgreppet ska även utgöra ett fotstöd för föraren. Fotplattan ska även ge utrymme att variera fotens placering.

Slut urklipp

Ståg hade en möjlighet att överklaga på underrättelsen men gjorde inte det. Orsaken till det var nog att alla faktaunderlag var så övertygande om att X60 hade stora ergonomiska problem som genererade sjuktal och därmed kostnader för Ståg.

Den 20 Januari 2010 kom så äntligen AVs beslut om föreläggande med vite på 7 miljoner kr om att de 5 punkterna (se underrättelse punkterna) skall vara genomförda senast 1 april 2011. Nu kommer snart ombyggnationen att starta, trodde vi, men inte.

SL utsåg X6007 A1/A2 som provfordon. Här skulle nya utformningar testas. Vi hade sedan tidigare provat med en förarstol från Grammer "Actimo XXL", den var för stor och passade inte bra i hytten. Nästa förslag var en förarstol från svenska Be-Ge i Oskarshamn. Vi skyddsombud tillsammans med Ståg lyckades att förmå Be-Ge att ta ryggstöd och sitta från en stol och anpassa det till en annan stols fjädrings och regleringspaket. Det är den stolen som nu sitter i X60 hytten (Be-Ge 8652 SL).

Vi skyddsombud och Ståg är medvetna om att förarstolen fortfarande har några små brister. Och vi jobbar med att reducera dessa så mycket det bara går. Vår nya stol klarar brandsäkerhetskraven

EN 50510. Marknaden av stolar är mycket stor som skulle kunna användas i X60, men det är bara några få stolar på marknaden som klarar brandkraven för järnväg.

Hur förflöt nu tiden med att införa de beslutade förändringarna så att ergonomin skulle bli bättre för lokförare och tågvärdar? Ståg, SL och Alstom hade ju till den 1 april 2011 att fixa detta. Efter en tid så tyckte Ståg, SL och Alstom att man skulle "ompröva" AVs föreläggande med påstående om att det var omfattande och att man behövde mera tid.



Skyddsombuden skrev ett yttrande och biföll att ge den tid man ville ha. AV beslutade att ge ytterligare tid med 9 månader till den 31 december 2011.

Efter en tid så visade det sig att den nya förlängda tiden ändå inte skulle räcka. Ståg, SL och Alstom ville ha ytterligare lite mera tid. Orsaken till detta var att arbetet hade dragit ut på tiden, men man kände till hur man skulle göra för att bygga om. Skyddsombuden skrev ett nytt yttrande där vi tillstyrkte mera tid. AV tog beslut att ge en ny tidsfrist med 7 månader till den 2 juli 2012.

Tror ni att Ståg SL och Alstom klarade det?

Nä!

Den 13 juli 2012
(11 dagar försent)
klargör ett
skyddsombud tåg i
Söd D. Vad hittar han,
X6036 A2 med den
gamla Grammer
förarstolen! Detta
resulterar till ett
informationsbrev från
skyddsombuden till
AV om det uppkomna.
Veckan efter kallar AV
skyddsombuden, Ståg
och SL till en
inspektion i



ergonomiärendet IMS
2008/5686. På inspektionen tar AV upp det försenade stolsbytet och Ståg förklarar sig med att ett missförstånd måste ha skett och att enheten inte skulle gå i trafik. Det visade sig att förarstolen i ytterligare en enhet, X6071 A2 inte heller var bytt vid samma tidpunkt. Skyddsombuden har kontrollerat att X6036 är Ok, X6071 har vi inte träffat på, men Ståg garanterade för oss och AV att ingen X60 har någon gammal förarstol kvar, bara den nya blå Be-Ge stolen.

I och med detta så är AVs ergonomiärende X60 IMS 2008/5686 med ett vite på 7 miljoner avslutat. Det tog bara 7 och ett halvt år att genomföra sedan första inspektionen i Älvsjö våren 2005 då problemen började påvisas.

Hälsningar
Skyddsombuden X60 gruppen.
Gm
HSO Hasse Johansson

Hantering av nya instruktörer

Seko lok anser att Stockholmstågs hantering av de nya instruktörerna är en resa av beslutsångest och dåligt ledarskap.

Tillbakablick:

År 2011 så har Stockholmståg ett inarbetat upplägg på utbildningsavdelningen med åkande instruktörer och instruktörer som är fasta lärare.

Augusti 2011 söker Ståg fler åkandeinstruktörer för att möta den stora rekryteringen av lokförare som skall göras inför Uppsalatrafiken.

Ståg har en uttagning av nya instruktörer och 7st instruktörer anställs. Ståg satsar på instruktörerna och de får en gedigen utbildning, tanken är att instruktörerna skall kunna utbilda i lektionssal, följa upp förare och utbilda åkande i trafik. Dessa instruktörer är då kodade lokförare men med instruktionsföraruppdrag, så kallade "åkande instruktörer".

Men, Tågtjänst avdelningen med stöd av planerings avdelningen och trafikchefen börjar nu planera stort över hur dessa instruktörer skall användas. Tanken från Stågs sida är att utveckla instruktionsförarrollen till något ståtligare, det skall bli en ny sorts instruktörer.

Tågtjänst avdelningen ritar då på ett förslag om att åkande instruktionsförarna skall ha nya breddade instruktionsföraruppdrag men fortfarande blandat med vanlig föraråkning. Ståg presenterar då för Seko Lok förslaget med nya anställningsvillkor för instruktionsförarna. Förslaget är en blandning av villkor för att vara fasta instruktörer tillsammans med lite lokförarvillkor. Seko lok frågar då Ståg om förslaget är genomtänkt, om antalet instruktörer som behövs är korrekt, och sedan kändes det lite konstigt att Ståg vill ha instruktionsförare som skall jobba till stor del som vanliga förare, det blir dyra förare med andra ord. Ståg svarade att förslaget är väl genomtänkt.

Seko lok svarar då att det inte går bra att blanda instruktionsförarvillkor med dagtidsjobb tillsammans med lokförarjobb med det avtalet som lokförarna går på. Seko lok föreslår att



Ståg nu får bestämma sig om dom vill ha fasta instruktörer med nya villkor, eller åkande instruktörer med lokförarvillkor. Ståg väljer då att besluta att dom vill göra om dom åkande instruktörerna till "nya" fasta instruktörer. I och med att Ståg säger att åkande instruktörerna nu skall koda om till fasta instruktörer med nya anställningsvillkor så vill Ståg förhandla villkoren.

Avtal klart

Seko lok och Ståg förhandlar den 9 maj om de nya villkoren med ny lön. Ståg och Seko lok blev överens att instruktörerna skulle placeras på Cst enligt underskrivet avtal och att åkande instruktörer skulle kudas om fr.o.m. 1 juni med en lön av 41000 kr.

Efter att det gått någon vecka efter att protokollet var justerat så började Ståg fundera över konsekvenserna av det som dom beslutat. Antagligen så fick de beslutande cheferna kalla fötter och det kom intern kritik från andra chefer på Ståg. Ståg verkar nu tycka att dom har fått "dyra" instruktörer som dom ej kan utnyttja effektivt.

Den 20 juni så tog Ståg kontakt med Seko lok och sa att dom inte tyckte att upplägget med instruktörerna vart så bra, dom önskar förhandla om och bl.a. sänka lönen. Seko lok sa då att nu har det gått alldeles för lång tid ifrån att protokollet var justerat, alla visste ju redan om vad som stod i avtalet och att Ståg måste kunna stå rakryggad i det dom beslutar. Efter detta så beslutade Ståg att tjänsterna skall utlysas. Ståg skickar då ut mail till åkande instruktörerna att dom kommer att bli tvungna att söka om sina tjänster. Instruktionsförarna går nu i taket och undrar vad det är som händer.

När det kommer till kännedom på företaget att åkandeinstruktörerna ska bli tvungna att söka om sina tjänster så vaknar andra instruktörer till liv och att dom också vill söka denna tjänst. Ståg säger att den möjligheten skall finnas för andra instruktörer också. Efter att Ståg har tänkt på saken i en vecka så inser dom att dom ställer till mer oreda om det ska bli turbulent bland instruktörerna, att Trafiksamordnare och lärare ute i Älvsjö nu skall söka det nya instruktionsförarjobbet. Ståg skickar då ut ett nytt mail till alla instruktörer att Ståg kommer att vänta med att utlysa den nya instruktionsförartjänsten.

Nya bud

Den 23 augusti så säger Ståg på MBL möte med Seko lok att nu har dom tänkt förändra instruktionsförarrollen igen. Dom vill ha ett nytt upplägg där dom behöver tre av åkandeinstruktörerna som fasta lärare ute i Älvsjö och sedan så får resterande vara på Cst. De som skall vara i Älvsjö skall vara inriktade på ren lärartjänst, och de som skall vara på Cst skall vara inriktade på uppföljning och reglering av styrande dokument tillsammans med gruppledarna. Seko lok framför då kritik på MBL mötet angående att vi tycker att instruktionsförarna har behandlats under all kritik. Instruktionsförarna utvaldes och anställdes och fick en gedigen utbildning för att klara både läraruppgifterna och uppföljning. Att Ståg nu vill dela upp instruktörerna i två delar med olika uppgifter var nog inte det som instruktörerna hade anställts för.

Ståg säger att nu kommer detta att förändra rollen för instruktörerna så Ståg vill diskutera igen med Seko lok om nya villkor för instruktörer.

Seko lok tycker detta är ett prakt



exempel på hur man som arbetsgivare försöker slingra sig ur beslut som man inte vill stå för. Beslut från chefer som inte är genomtänkta är dåligt ledarskap och skapar dålig stämning på arbetsplatsen vilket går ut över personalen.

Ludvig Eriksson

Helggrupper p.g.a. Uppsalatrafiken

Helgrupperna kom till p.g.a. att Ståg kom till Seko lok på våren 2010 och sa att när vi ska köra på Uppsala så krävs det mer förare på helgerna. Arbetstidsavtalet som reglerar att alla förare har rätt att vara ledig varannan helg kan inte då följas, samt att det är längre avstånd till Uppsala och ramarna för hur mycket arbetstid man får jobba på en tur är alldeles för snäva. Ståg ville förändra arbetstidsavtalet. Kunde vi inte förändra arbetstidsavtalet så måste Ståg anställa fler förare än vad som är nödvändigt, vilket dom inte kunde göra.

Seko lok kom då till Ståg på hösten 2010 med förslag om lösning på problemet att göra så kallade helggrupper. Idén med helggrupper bygger på att lokförare jobbar mer på helger så att Ståg inte behöver överrekrytera antalet förare för att klara helgtrafiken. Förslag styr även bort idéer om att Ståg skulle säga upp det lokala arbetstidsavtalet med hänvisning till att dom måste överrekrytera förare vilket dom inte har råd med. Att då stå mitt i en konflikt mellan Ståg och förarna om ett uppsagt arbetstidsavtal och samtidigt få villig personal att jobba vid starten av Uppsalatrafiken är ingen bra lösning.

Om förarna skulle jobba mer på helger än vad arbetstidsavtalet tillåter och att Ståg då sparar pengar på att inte behöva rekrytera för många förare så skall en del av de pengar som Ståg sparar in komma förarna till del.

Seko lok presenterade en uträkning för företaget om hur många förare det skulle gå åt för att köra lite mer på helger, och att dessa förare skulle då gå på helggrupper. Helgruppsförarna skulle vara de förare som skulle få del av den vinst företaget gör på att inte behöva överrekrytera för helgerna, och att den summan skulle falla ut till berörd förare varje månad. Även överskottet på förare på vardagar skulle ge ett utrymme att lägga ut F – dagar i schemat. Seko lok och Ståg kom överens om att tillämpa principen om vinstdelning, att 25% av det som Ståg tjänar på att inte behöva anställa för många förare skulle betalas ut på de som går på helgrupp.



Idén föll väl ut. Förare ville gärna jobba på helggruppen och att detta nu blev en bra lösning för alla parter. Ståg lugnade sig och såg att problemet med mer helg arbete kan lösas. Intressant var också att se att det gick att få förare att jobba mer helger. Tidigare så sa förare återkommande att det är alldeles för jobbit att jobba varannan helg och att jobba fler helger än varannan är stört omöjligt.

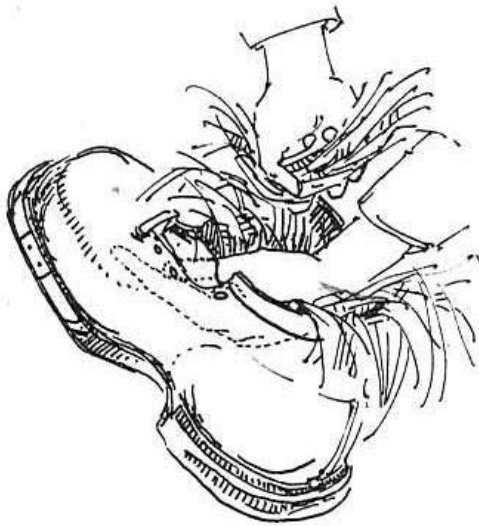
Inför 2013 med Uppsala trafiken så hörs det nu inne på planeringsavdelningen att det inte är så stort problem längre att få ihop folk till helgerna 2013 p.g.a. att Ståg skall köra så mycket utbildning på vardagar och att folk är frånvarande på vardagar av olika anledningar.

Seko lok tycker det är märkligt. Ifrån att helgtjänsten varit ett stort problem så har det nu blivit ett litet problem. Det känns nästan som om den gröna avundsjukan på förare som går på helggrupp har infunnit sig på kontoret.

Vi får se hur många helggrupper det behövs för att köra på Uppsala, minst fem stycken bör det i alla fall vara om Ståg har räknat rätt på bemanningen. När Seko lok önskar få se detaljerade och korrekta uträkning gällande på hur många förare det går åt för att köra trafiken så får vi av Ståg svävande svar och att siffror på uträkningar skall komma senare.

Ludvig Eriksson





Hur en sko stoppas med hö och sedan pådrages.

Till höstens arbeten hör beredning av skohö. Råmaterialet är en starrart, som skördas med kniv, piskas i knippor mot vassa spetsar och sedan hängs till tork, ofta i prydliga flätor. Skohö används i stället för eller tillsammans med strumpor.

