

Lokförarbladet



Facket för Service och Kommunikation

Nr 41, November 2013, Facklig medlemsinformation från SEKO Lok på Stockholmståg

**Omorganisation på personalfördelningen
Ny avstämningstid på grupper. Friskvårdstimmen försvann?
Konfliktväst PÅ! Gruppvalet 2014. Semestervalet.2014.
Lokala löneförhandlingar. X60 B**

Foto: Cecilia Hansson

Hej!

Det har hänt en hel del nytt fackligt på senaste tiden, och det är en del på gång:

- Löneförhandlingar lokalt är klara,
- Semesterval som krockar med gruppval har gått igång,
- Gruppval ska göras med flera nya grupper som har sammanhängande ledighet att välja bland,
- Avstämningstiden skall stämmas av mot 36 timmar fr.o.m. 1:a januari,
- Omorganisation på personalfördelningen,
- Upphandling av pendeltågstrafiken skall starta april 2014,

Utbildning på raster och pauser.

Stockholmståg anordnade utbildning i vinterberedskap i lokal ”Gnesta” och tanken är att vi skall gå dit på vår lediga tid, som raster och pauser. Vi har medlemmar som tycker detta är fel, utbildning bör bedrivas på arbetstid med riktiga utbildningsdagar. Pauser och raster skall utnyttjas till att återhämta sig så att man är fräsch när man skall köra tåg. Stockholmståg når heller inte ut med informationen till alla anställda förare, säkerligen inte ens en tredjedel.



Även ute på vändstationerna skall det bedrivas utbildning. Instruktionsförare kan finnas där och går igenom hur t.ex. en snabbsänkning fungerar, eller hur vi skall göra bromsprov m.m. Tanken är säkert god, men vi måste värna om våra pauser. Det finns inte tid att utbilda sig på de korta pauser vi har, det är upp till var och en om man vill försaka sin återhämtning till att sätta sig in i utbildningsinformation. Du har all rätt att gå på toa och kanske hämta en kopp fika på vändstationerna och då får utbildningen stå tillbaka.

Sammantaget så får man en känsla av att Stockholmståg håller på att ”kattraka” pengar i sin iver på att förbättra ekonomin och att effektivisera sig inför nästa upphandling.

Ludvig Eriksson, ordförande

Omorganisation på personalfördelningen

Ståg vill nu kunna lösa omplaneringar i trafiken på ett bättre sätt. Ståg skall då förbättra fordonsplanering och personalplanering av t.ex. betalvärdar och städpersonal vid avstängningar m.m. i trafiken. Ståg vill då också förändra planeringsprocessen för den dagliga personalplaneringen för förare och den dagliga personalplaneringen skall föras över organisatoriskt till OPC. Den dagliga planeringen skall då fr.o.m 1 dec 2013 vara en löpande tvåveckorsperiod som de dagliga personalplanerarna skall sköta. Jämförelsevis så har i dag de dagliga personalplanerarna innevarande månad att planera men ska sedan övergå till två veckor. Långtidsplaneringen sköter då all planering fram till två veckor innan innevarande datum/vecka. Sedan lämnas den över till det dagliga.

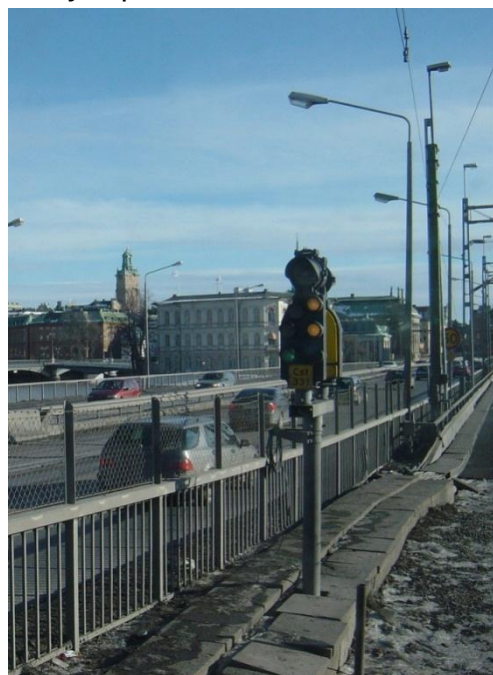
Personalen som skall tas ut till den dagliga personalhanteringen och föras över till OPC skall vara en från förarsidan, en från tågvärdssidan, en från stationssidan och en från städsidan. Sedan så vill Ståg i förlängningen att dom skall jobba på lite

obekväm arbetstid ca 06.00 – 20.00. Att det då bara skall vara fyra personer som skall sköta all planering är inte så bra. Det kommer att bli att de olika personalfördelarna för de olika personalkategorierna måste täcka upp för varandra. Med andra ord så kan det bli att en personalfördelare som hanterar stationspersonal idag svarar i telefonen och skall hantera lokförare. Här kommer vi att tappa kompetens och personalkännedom när dom skall planera ut tjänsten.

Det kommer att uppstå misstag med hur arbetstidsavtalen skall följas i och med att vi har olika arbetstidsavtal på de fyra olika personalkategorierna. Det kommer nog också bli svårare att ta hänsyn till var folk bor och hur individerna vill jobba.

Som helhet skall detta vara en förbättring av Stågs planeringsprocess men för oss förare så kan det bli en försämring av personalhanteringen.

Ludvig Eriksson



Gruppvalet 2014

Efter önskemål från våra medlemmar, enligt vad ni hade svarat på enkäten som våra turlistombud skickade ut och sammanställde. Så önskas det grupper med mera sammanhängande ledighet. Se sammanställningen som presenterades i senaste lokförarbladet.

Det fanns även önskemål om att lägga ut FV dagar i arbetsschemat och för att uppnå riktigt långa ledighetsperioder så har även semesterdagar lagts in. Nk dagarna som lagts in i scheman är kompensationsdagar för att vi dubbellägger nätter på grupperna. Nk dagen är att jämställa med en F-dag, alltså en arbetsdag med noll timmar arbetstid. Normalläget är annars att arbetsgivaren inte får dubbel lägga nätter om vi inte är överens om detta.

Vi hoppas att detta ”prov” med nya grupper faller väl ut. Skulle inte grupperna med extra ledighet fyllas så blir det problem och Ståg kan då säga att dom vill att dessa grupper skall tas bort.

Som vanligt var det ont om tid för att sammanställa grupperna så det finns alltid lite mer man skulle önska sig, men efter förutsättningarna så har vi gjort så gott vi kunnat utifrån vad Ståg kan acceptera.

Semesterväl och semesterkonsumtion

När vi som hamnar på dessa grupper med extra ledighet söker semester så skall vi alla söka semestervälsperioder precis som vanligt. Enda skillnaden är att de gruppnycklar med semesterdagar inlagt så skall semesterkonsumtionen beräknas enligt strösemester, att det är

bara är arbetsdagarna med turer som konsumerar semester. Kransledigheten/krysshelgerna före och efter huvudsemester om minst tre veckor skall inte konsumera semester som vanligt.

För de som går på arbetsscheman med Nk dagar och som inte har semester inlagt så skall semesterkonsumtionen beräknas som vanligt enligt avtal, att Nk dagarna är att betrakta som arbetsdagar och konsumerar då semesterdagar.

Ange som vanligt så många alternativ på grupper som möjligt i gruppvalet som ni kan tänkas gå på för att ni skall kunna ha möjlighet till att få en hyfsad grupp.

Södertäljegrupperna

Seko lok har drivit igenom att istället för 6 mannagrupper så skall det vara fyramannagrupper i Södertälje, detta för att Södertälje folket skall ha fler grupp alternativ att välja bland för att uppfylla förarnas önskemål. ST var emot det förslaget ifrån början men insåg till slut att detta var det bästa alternativet.

En vrålskubbs grupp med två man fick Seko lok arbetsgivaren att gå med på. Det faller ut många D-dagar på arbetscheman för de i Södertälje och då är det bra att ha ett par förare som kan tänka sig att ha blanka rutor i sitt schema så minskar D-dagarna för de andra.

Seko lok drev också att det skulle vara Södertälje grupper med Nk dagar men Seko lok fick inget stöd av ST när arbetsgivaren sade nej till Nk dagar.

ST hade inga egna Södertälje förbättringsförslag att komma med utan satt mest och sa nej till Seko's förslag till förbättringar, som t.ex. att Södertälje även skall kunna åka på alla olika benen på grupperna för att upprätthålla kompetens och få variation i arbetet. Turlistarbetet blir tungjobbat i Södertälje när det finns en annan facklig organisation som sätter käppar i hjulen.

Ludvig Eriksson och turlistgänget

Lokala avtalsförhandlingarna

Ifrån att vi hade en hel del yrkanden så var det endast ett fåtal som vi fick igenom. Detta förhandlings år kan ses som ett mellan år.

Lön

De lokala avtalsförhandlingarna gav bara de centrala 2,7% i löneförhöjning. Stockholmståg ville inte höja slutlönen med pengar ifrån lönestegen. Seko lok hade då som förslag att man skulle kunna ta löneförhöjningspengar från steg 2 till att höja månadsviktilägget. Stockholmståg sa att dom var villiga att gå med på det, men då vägrade ST detta.

Månadsviktilägget är i dag alldeles för lågt. Att då höja månadsviktilägget med 110 kr hade varit pengar som vi fått med oss till lönepotter i framtiden. Nu låg det 20 st förare i steg 2, vissa av de förare skulle bara ligga kvar i steget en kortare tid för att sedan komma upp i slutlön. framöver kommer det att ligga färre förare i stegen, så poängen var att göra det nu när det finns några pengar att fördela om. Pengar som ligger i lönestegen är något temporärt som nu passeras och gäller bara detta år för berörd förare, därför tyckte Seko Lok att om

pengarna för över till månadsviktilägg så skulle det bli extra pengarna att hämta i lönepotten varje år för alla förare i framtiden.

Det kommer att finnas många förare som i framtiden kommer att gå på månadsvik, även de som låg i steg 2 och då hade det varit bra att pengarna finns kvar och genererar mer lön i framtiden.

Handledartillägget

Vi kunde få arbetsgivaren att höja handledartillägget från 186 kr till 225 kr vilket var betydligt mer än 2,7%.

Stång dagar vid återanställning

Medarbetare som återanställs inom ett år får tillgodoräkna sig tidigare anställningstid vid beräkning av Stång dagar. Seko lok hade drivit frågan mot Stång under några månaders tid innan förhandlingarna.

Tillgodoräknande av tid vid inplacering i lönestegen.

Seko lok kom överens med Stång att nyanställd förare har rätt att tillgodoräkna sig anställningstid som förare från annan operatör vid inplacering i lönestegen.



Utebliven löneförhöjning för nya förare

Seko lok förhandlade om utebliven lön för nya förare som gått utbildning i Stång's regi och som tidigare jobbat som tågvärdar. Löneförhöjning hade uteblivit under utbildningen och även för de som placerats in i lönesteg 1, både för år 2012 och 2013. Lönen betalas ut retroaktivt på novemberlönen.

Ludvig Eriksson

Pendeltågs Upphandling E24

Pendeltågsupphandlingen planeras starta 1 april 2014. Överlämning och avslutning till ny aktör skall pågå mellan oktober 2015 till juni 2016.

SL har sagt att de skall försöka jobba för ett övertagande med verksamhetsövergång, sedan är det upp till politikerna att bestämma hur förfrågningsunderlaget som går ut till tänkbara aktörer skall vara. Intresserade aktörer är mellan 3 och 10 st säger SL och menar att det ligger mycket sekretess i en sådan här upphandling så dom kan inte lämna ut hur mycket information som helst. Sköts inte sekretessen som den skall så kan upphandlingen ogiltighetsförklaras.

Seko lok kommer att ta kontakt med tilltänkta aktörer och inblandade politiker för att klarlägga seko lok's syn om vad som är viktigt att tänka på inför övertagandet och inte minst skall vi försvara våra avtal.

Ludvig Eriksson

SEKO Loks pensioneringskurs

– Utbildning inför din pensionering



Den 29 oktober samlades ett gäng vetgiriga veteraner för att lära sig hur man ska göra när pensionen närmar sig. Vart man vänder sig, vilka blanketter man behöver och mycket annat.

På förmiddagen gästades vi av Janne Törnander från Folksam som är expert på försäkringar och pensioner. Efter lunch kom Elsy Wolf från vår egen löneadministration och kompletterade med tips och trix.

Sammanfattningsvis var det en mycket lyckad och omtyckt kurs. Det blev många frågor och mycket nya tankar kring den egna situationen.

För dig som är yngre med pensionen låååångt bort

Vi har på Janne Törnanders förslag för avsikt att sätta ihop en kurs för dig som är yngre. Du har stora möjligheter att påverka din situation med rätt kunskap. Här finns mycket värdefull information att hämta som radikalt kan förbättra ditt läge när det är dags att logga ur från Kompis för gott.



Anmäl ditt intresse för en sådan kurs omgående till mig genom antingen email till: irja.gardman@stockholmstag.se eller lägg en lapp om intresse med ditt namn och personnummer i SEKO Loks brevlåda. Skriv pensionskurs för yngre så jag ser vad det handlar om.

Blir det tillräcklig många ordnar vi en kurs så snart möjligt.

Irja Gårdman

Konfliktväst på!

För några dagar sedan skickade vi äntligen tillbaka de sextio konfliktvaktvästar vi lånat. Nu kanske ni har sett några av dem pryda strejkvakterna vid Nybrokajen där SEKO Sjöfolk upprätthöll en blockad av Strömma kanalbolag.

Både vårt konfliktvarsel och Sjöfolks strejk bottnar i samma orsaker. Vi tvingas försvara de villkor vi redan har mot en arbetsgivarorganisation som gått och blivit helt högerflummig.



Almegas agenda är tydligt politisk. Man vill beskära möjligheterna att gå till konflikt, försämra anställningstryggheten och pressa ned lönerna. I sin mission använder man hänsynslöst sina egna medlemsföretag, till exempel Stockholmståg, som spelbrickor. Vi fick höra kommentarer av arbetsgivarrepresentanter att det var bra att vi lade varslet så det äntligen blev slut på Almegas obstruerande.

Så missta er inte. Hade vi inte hållit knytnäven under näsan på Almega hade vi aldrig rott i land avtalet. Då hade vi suttit utan konflikträtt när nästan hela Sveriges järnvägstrafik ska ut på anbudsupphandling de närmaste åren. Almega själv erkänner, lite magsurt, att det var risken att tredje man skulle drabbas av SEKOs "omfattande konfliktvarsel" som fick dem att vika ned sig. Min dotters dagisfröken hade nog kunnat tala om för Almega att det inte är ens fel att två träter...

Hursomhelst, SEKOs taktik för att stoppa avtalsdumpning vid anbudsupphandlingar är givetvis att använda sig av konflikträtten vi fortfarande besitter ute på företagen. Nästa gång det kan bli aktuellt för oss är i april när vårt avtal blir uppsägningsbart. Det här är en strid vi inte har råd att förlora.

Kom ihåg att utan starkt stöd från oss på golvet står sig våra förhandlare slätt. Känner arbetsgivarna att det inte finns stridsvilja ger de sig aldrig. Vi hade ett riktigt bra tryck på Stockholmståg. Alla förstod att även om avtalsdumpningen den här gången gällde Götalandståg så skulle det bli vår tur nästa gång. Vi fick många nya medlemmar som ville delta i striden för våra avtalsvillkor, ett extra tack till dem. Vi behöver dem mer än någonsin nu och måste stå enade de närmaste tre åren.

"Hard pounding, gentlemen, we shall see who can pound the longest" som Wellington sa vid Waterloo. I april har vi kanske återigen kartonger fulla med konfliktvästar på expeditionen.

Jocke Cleryd

Vad hände med Friskvårdstimmen?

Seko har tidigare i Lokförarbladet skrivit om försöket med Friskvårdstimme som vi skulle prova med start T14. Tanken var att både förare och tågvårdar skulle ha vardera två vik-grupp scheman á 6 man med friskvårdsinriktning. Ståg skulle konstruera specialturer som innehöll en friskvårdstimme inbakat i turen och som skulle falla ut i snitt varannan vecka. I praktiken skulle det då bli i snitt en friskvårdshalvtimme i veckan där ni som gick på schemat själva kunde välja aktivitet.

Både Seko Lok och Pendelklubben såg mycket positivt på försöket och upplevde att vi var överens med Ståg kring formerna för detta.

Planeringsavdelningen blev

informerad om försöket men fick aldrig i uppdrag av Ståg att konstruera några turer och när vi hade förra mötet i Rehabutskottet var tiden knapp och alternativet som återstod var i princip att lägga in timmen i en jourtur och genom detta nalla en del av arbetstiden av denna. När Ståg nu förstod att det i realiteten kanske skulle kosta arbetstid för att kunna testa detta fick man kalla fötter. Plötsligt var vi inte överens om friskvårdstimmen längre. Nu blev istället hållningen att vi skulle kunna testa något liknande för personer som har problem med hög sjukfrånvaro eller andra bekymmer. Hur dessa ska väljas ut och vilka kriterier som ska gälla är inte fastslaget.



Vi tror att det här kunde ha blivit ett bra försök och såg det som en möjlig språngbräda till friskare och mer rörlig personal. Tyvärr blir det nu inget av och det är en besvikelse.

Friskvårdsbidraget ligger fortsatt på 1000kr per år och har inte förändrats under hela Stockholmstågs levnad. Vi för ofta fram för arbetsgivaren att vi tycker att det är konstigt att vi inte kan höja beloppet och uppmuntra till träning bättre. Ståg tycker inte att bidraget har någon som helst effekt och skulle förmodligen helst vilja ta bort det. Seko vill istället att Stockholmståg ska vara ett föredöme och gå i bräschen. Med ett stillasittande arbete finns mycket att vinna om vi får fler att röra på sig på fritiden.

Avstämningstiden på grupper

En strid seglade upp under året. På ena sidan arbetsgivaren som ville ha möjlighet att lägga på fler arbetstidstimmar på oss utan att betala något för det och på andra sidan Seko som var beredd att driva frågan till sin spets. Vi har tidigare skrivit om det – vad gällde det och hur blev det?

Till att börja med en kort förklaring kring vad frågan handlar om; vi har vår arbetstid reglerad i avtal med arbetsgivaren. Så här står det i avtalet (lokal text):

”För arbetstagare med oregelbunden förläggning av arbetstiden får den ordinarie arbetstiden i genomsnitt per vecka inte överstiga

38 timmar

Om den ordinarie arbetstiden infaller under Måndag – Fredag och till någon del utanför tiden mellan klockan 07.00 till 17.00

38 timmar

Om den ordinarie arbetstiden infaller under tiden mellan klockan 07.00 till 17.00 och till någon del på Lördag – Söndag

36 timmar

Om den ordinarie arbetstiden till någon del infaller under tiden 17.00 till 07.00 och till någon del på Lördag eller Söndag enligt schema eller beordring.”

I grunden har vi alltså 36 timmars veckoarbetstid, om detta var både vi och arbetsgivaren överens. För det förare som går på vikarie-lista, månad eller vrålskubb var och är avstämningstiden 36 timmar i veckan. Rent praktiskt stämmer vi av tiden under den så kallade begränsningsperioden på 6 veckor dvs vi börjar att räkna arbetstid från den dag som gruppen startar och efter sex veckor görs en avstämning där det kontrolleras om tiden som är utlagd = 36×6 timmar dvs 216 timmar. Har färre timmar än detta lagts ut har de brunnit inne (undertid) och arbetsgivaren kan inte få ut dem genom att byta tur på er. Har det istället lagts ut fler timmar genererar det övertid (periodövertid) och ska ersättas. I avtalet fastslås att periodövertiden ska tas ut i form av en nolldag om tiden räcker för det annars faller övertiden ut i pengar.



Det är arbetsgivaren som leder och fördelar arbetet och som således har att planera så att de på bästa sätt kan utnyttja er arbetstid. Planerar de bra får de ut nära 36 timmar per vecka i

snitt eller över och planerar de lite sämre får de inte ut arbetstiden. Om detta var vi också överens.

Nu till kärnfrågan. Alla förare som går på vikarielista måste schemaläggas enligt avtal. Avtalet innehåller en hel del begränsningar som finns där för att skydda er och se till att ni får ett drägligt arbete. Det är spärr-regler för tidiga morgon jobb som anger hur långt ett jobb får vara. 19-05 regeln som garanterar er att sluta senast 19.00 innan fridag och börja tidigast 05.00 dagen efter fridagen. Nätter kan inte dubbelläggas och arbetstid får inte läggas ut mellan 02-05 två dygn efter varandra. De här reglerna har Ståg liksom vi själva att förhålla oss till när schema planeras.

För grupperna ser det annorlunda ut, visst gäller avtalet MEN när grupperna konstrueras kan vi tillsammans komma överens om undantag mot avtalet. Det är detta som ligger till grund för att vi kan göra tidigmorgon-grupper, natt-grupper och andra special-grupper. Konsekvensen av att göra dessa grupper är bland annat att veckoarbetstiden blir lägre än och ofta väsentligt lägre än 36 timmar. Fyller vi ett schema med morgonjobb som är kortare än 6 timmar hamnar gruppen under 30 timmar som exempel. Vinsten för arbetsgivaren blir att de får ut dessa jobb utan att behöva ta hänsyn till begränsningarna i avtalet medan vinsten för oss blir att vi får kortare arbetsvecka som kompensation för att vi kliver upp mitt i natten.

När arbetstiden har stämts av för grupperna har Ståg liksom tidigare Citypendeln och även innan dess SJ stämt av mot tiden på gruppnyckeln. Har en natt-grupp 30 timmar i veckoarbetstid så har det varit det som gäller. Om det efter 6 veckor visat sig att fler timmar än 6x30 dvs 180 är utlagda har det betalats ut periodövertid. Detta trots att arbetstiden de facto understigit 36 timmar/vecka under begränsningsperioden.

Ståg aviserade på en MBL-träff tidigare i år att de ämnade stämma av alla scheman mot avtalets 36 timmar med start från Oktober i år. Seko protesterade och krävde förhandling i frågan. Förhandlingen överens om avstämning ske likt tidigare. Återigen att de ville stämma. Konsekvensen skulle alltså arbetstid under 36 timmar utbyta till längre jobb och utbildning eller grund av skulle inget periodövertid gick över 36 timmar i Älvsjö morgongrupp skulle motsvarande en dags jobb i veckan extra i snitt utan att övertid skulle utgå!



Vi blev under att under hela T13 skulle. Inför T14 aviserade Ståg av tiden mot 36 timmar. bli att alla grupper med skulle kunna få turer vare sig det gällde ersättningsjobb på trafikavstängningar betalas ut om inte tiden veckan i snitt. På tex det gå att trycka in

Det här kunde Seko inte finna sig i. Den kompensation vi erhåller genom att skapa avtalsvidriga grupper måste försvaras annars fanns ingen anledning att göra avsteg mot avtalet. Det blev en lång och utdragen förhandling innan arbetsgivaren förstod att vi var beredda att låta samtliga förare gå på vikarie-lista (och följa avtalet) hellre än att acceptera avstämning på 36 timmar rakt av.

Till sist kunde vi enas om en lösning tillsammans med Ståg. Vi går med på 36 timmars avstämning för de grupper som inte innehåller avsteg från avtalet. För specialgrupperna dvs natt och tidig morgongrupp i Älvsjö som väsentligt ligger lägre i arbetstid gäller gruppnyckeln plus en timme. På detta sätt säger sig Ståg ha utrymme för att kunna skifta turer vid trafikavstängningar och annat som gör det nödvändigt utan att behöva slå i taket.

Grupp 17 och 18 (förmiddag Cst) bryter inte mot avtalet då de ritats om och får därför avstämning mot 36 timmar. Märker vi att arbetsgivaren utnyttjar detta för att lägga på orimligt med arbetstid under T14 får vi ta en funderare på hur vi bäst möter det till nästa år.

För de nya scheman som blivit aktuella i samband med gruppvalet som är ute nu (8-6 eller 4-3 etc) gäller 36 timmar som avstämningstid. I praktiken blir det dock svårare att byta till längre jobb på dessa scheman för arbetsgivaren eftersom de redan i grunden är långa för att få ut så mycket arbetstid som möjligt.

Vad fick vi i kompensation för detta?

För den eventuella förlust som vi gör med anledning av detta ska alla förare (även de som går på vikarie-lista) erhålla 9 (nio) timmars komptid per kalenderår varav 2 timmar är vikta för så kallad e-utbildning. Det vill säga arbetsgivaren kan i det fall han vill disponera två timmar



årligen för interaktiv utbildning i plattan. Innan sådan utbildning kan bli aktuell ska dock fack och arbetsgivare gemensamt komma överens om tidsåtgång för utbildningen. Det går alltså inte ensidigt för Ståg att bestämma hur lång tid en utbildning är värd. Används inte de två timmarna innan året är slut förfaller de och kan inte nyttjas följande år. Tanken med att det blev nio timmar är att det ska räcka till en ledig dag och kunna nyttjas när som helst under året oavsett tur.

Nu gäller det bara för oss att övertyga UX om att vi ska få ut tiden också... Givetvis kan denna komptid likt alla annan inarbetad tid tas ut i pengar istället om ni så önskar.



Vi känner oss tillfreds med den lösning som kom till och är glada att vi slapp hamna i en situation där vi skulle haft ett gruppval med enbart "lagliga" grupper. Något som vi tror delas även av arbetsgivaren.

Kristoffer Johansson

Semestervalet 2014

Stockholmståg sa att nu skulle semestervalet för 2014 prompt gå igång i oktober även fast vi inte hade gjort vårt gruppval ännu. Förra året så väntade vi med sista inlämningsdagen för semestervalet till några dagar efter att vi fått resultatet av gruppval. Seko lok tyckte att vi hade kunnat göra samma sak i år, men det ville inte planeringsavdelningen lyssna på.

Att veta vilken grupp man går på är viktigt för att veta hur semesterdagarna skall användas på bästa sätt, extra viktigt är det när det gäller att planera ut Ståg dagarna. Att Ståg ensidigt ville tidigare lägga sista dagen för inlämnade av semester i jämförelse med 2013 års semester i innebar att vi nu fick söka semester och Ståg dagar i blindo för Jan – febr.

Seko lok uppfattade detta som en ren obstruktion ifrån planeringsavdelning när dom ensidigt kör igång semestervalet utan att vilja diskutera problemet med att semester och gruppval krockar.

Ludvig Eriksson



X60B

Bakgrund och framtid:

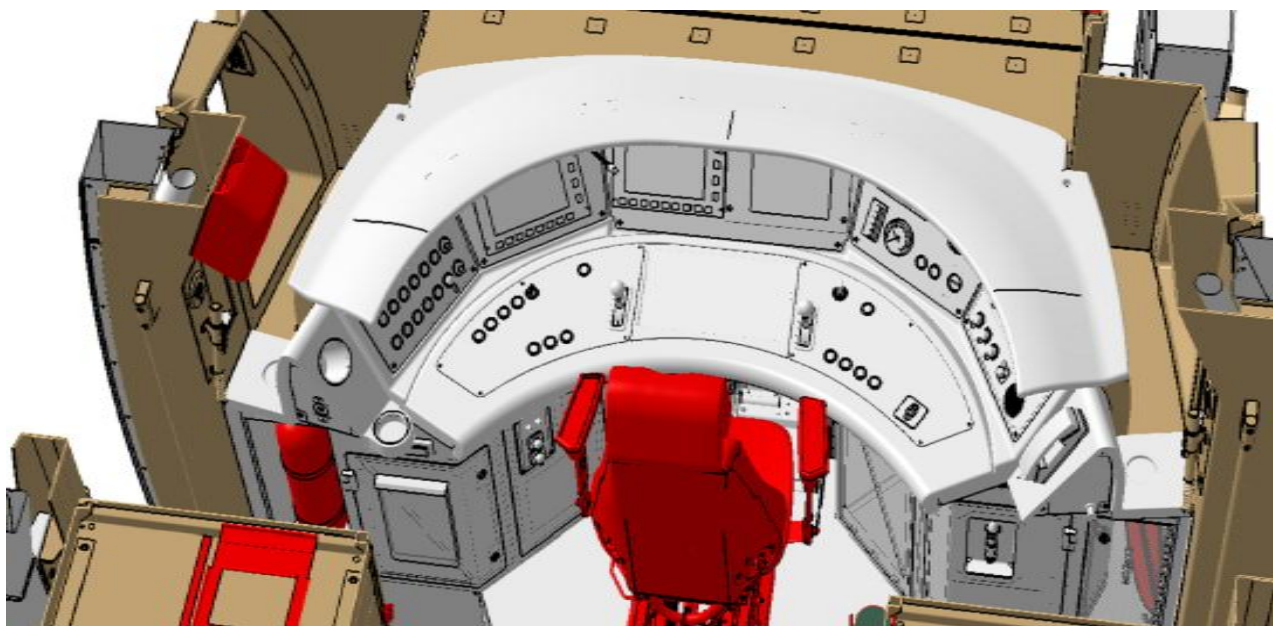
Landstingets trafiknämnd (SL) tog beslut under hösten 2012 att köpa ytterligare 46 st X60 pendeltåg som kommer att ha littera X60B och börja levereras 2016, pris ca 4.5 miljarder. Anledningen är att Citybanan kommer att invigas 2017 och där får bara tåg med högsta brandklassningen köra. X10 är en gammal konstruktion från 80 talet och den klarar inte kraven för körning i Citytunneln.

SL har sedan tidigare 71 st X60 och 12 st X60A totalt 83 st och 50 st X10 i sin fordonflotta. Eftersom dagens X60 redan är ett "nygammalt" tåg så vill inte Alstom leverera X60 grundversionen längre, tekniken har sprungit vidare. Alstoms förslag till trafiknämnden var att anpassa X61 VTs hyttplattform till motsvarande vår nuvarande X60 som vi har idag (107 meter, 3 traktionsgrupper, 6 st vagnar, 12 resandedörrar).

Om man skulle koppla ihop våra nuvarande 83 st X60 efter varandra så blir det ca 8.880 m. De 46 st X60B som nu är beställda blir det ytterligare ca 4.920 m, totalt ca 13.800 m. Eftersom de 46 st X60B ska ersätta de 50 st X10 som har en totallängd av ca 2.500 m så blir detta nästan en fördubblad längd.

Vad man ska göra med den ökade fordonsantalet förutom att ersätta X10 är inte idag presenterat. Men en förtätning av tåg, bara två enheter i alla tåg, samt nya sträckor är bara gissningar. Till detta kommer en ny underhålsdepå i norrort, troligen norr om Upplands Väsby.

Det är idag inte känt för skyddsombuden om det ska gå att koppla ihop och köra en X60 med en X60B. Man för diskussioner om hur man ska lösa detta (två olika datasystem, mm). Men vi skyddsombud är övertygade om att kunna köra X60 och X60B tillsammans är mest optimalt. Vilken röra det annars skulle kunna bli!



3D bild förslag X60B

Arbetet med hyttutformningen till X60B:

Utgångsläget från SL/Alstom var hytten från X61 Västtrafik (VT) som körs i Götalandstågs regi. X61 VT är den senaste versionen ur Coradia Lirex Nordic familjens nu fem olika versioner som finns i Sverige (X60 SL, X61 Skånetrafiken, X61 Östgötatrafiken, X62 Norrtåg, X61 Västrafrak). X61 och X62 är ca 75 m långa med 4 vagnar, två traktionsgrupper och som har låggolv för SJs plattformshöjd. Inredningen är snyggare med fräschare säten och färgsättning samt att det finns varuautomater och toaletter.

X61 VT är framtagen utan att några skyddsombud har deltagit i arbetet och är idag behäftat med ett antal problem och brister. Lokförarna som kör X61 VT klagar på att hytten inte är planerad ur deras användarperspektiv. X61 VT är utformad och designad av Alstom, inte av användaren.

Vi startade vårt arbete under vintern 2011/12 innan X60B var beställd med att alla skyddsombud på Stå, ISS och Euromaint var med att beskriva alla kända fel och brister från de olika personalkategoriernas horisont (lokförare, tågvärdar, transportledare, städare, underhållare och reparatörer, m.fl.). Detta skapade en lista med ett mycket stort antal brister ca 5-600 totalt. De flesta argumenten i lista var brister i funktion, utformning, kvalitet och arbetsmiljö.

Skyddsombuden i fordonsutskottet har under det senaste året jobbat med projekt X60B. Arbetet var i sitt intensivaste skede under vintern 2012/13 och fokus var då bara hytten.



Förarbrd och instrumentpanel X61 VT

Vi skyddsombud började med att provköra och åka med X61 VT vid flera tillfällen i transporter och provkörningar i Tillberga för att leta brister i utformning, funktioner och kvalitet. Efter detta så började ett antal arbetsmöten med SL och Alstom för att presentera alla de brister som vi hade hittat, totalt ca 100 st. Beskrivning av bristerna kunde vara säkerhetskritiska, ergonomiska, funktionella, utformningsmässiga eller ha brister i kvalitet. Av de ca 100 kända bristerna så ville SL/Alstom att vi skyddsombuden skulle beskriva 24 st brister i underlagsdokument till vad vi ville ha för en annan funktion eller utformning. Detta arbete tog mycket tid och presenterades för SL/Alstom vid olika tillfällen. Vi skyddsombud fick inte igenom alla förändringsförslag, men ganska mycket.

Utgångsläget i hytten på X61VT är att den har en annan utformning på förarbordet och instrumentpanelen. Förarbordet har sluttande ytor och instrumentpanelen har en vidare radie där alla skärmarna, instrument, signallampor, mm är placerade. Färgsättning av X60B hytten är inte bestämd ännu, men man ska ta erfarenhet från luminans tester som det arbetas med i nuvarande X60 (prov i X6007)

Eftersom X60B och X60 kommer att gå i samma trafik så började vi att ändra utformningen och funktionen så att den liknar dagens X60 så mycket som möjligt (familjär utformning).

SL/Alstom har varit lyhörda på våra förslag och började med att flytta på den en delen efter den andra. Efter mycket möda så har vi nu en förarhytt som är så "familjär" vi bara kan komma. En grov beskrivning av hytten i X60B är att teknik, hyttljus och traktion till vänster. Det viktigaste för att framföra tåg sitter i mitten och GSM-R, nödstopp, mm till höger. I X61 VT sitter nästan allt helt tvärt om, så vi har bytt plats på nästan alla saker i instrumentpanelen så att det ska passa oss bättre.

X60B kommer att ha ERTMS (nya ATC), och nuvarande X60 ska byggas om till ERTMS senare.



"Familjefoto" SL, Skånetrafik, Östgötatrafiken, Norrtåg, Västtrafik. Avfotograferad bild från Tillberga.

