

Facklig medlemsinformation från Seko Lokförarna på Stockholmståg

Lokala löneförhandlingar, sid 2

Inför gruppval 2015, sid 2

Dagrummet på Cst, sid 3

Årets avtalsförhandlingar, sid 3

Upphandlingen av pendeltågen, sid 5

Tankar om utanförskap, sid 6

Stågs medarbetarenkät, sid 7

Kurs lokalt avtal, sid 7

Gravid och förare, sid 8

Omhändertagande, sid 8

Klargöring av X60, sid 10

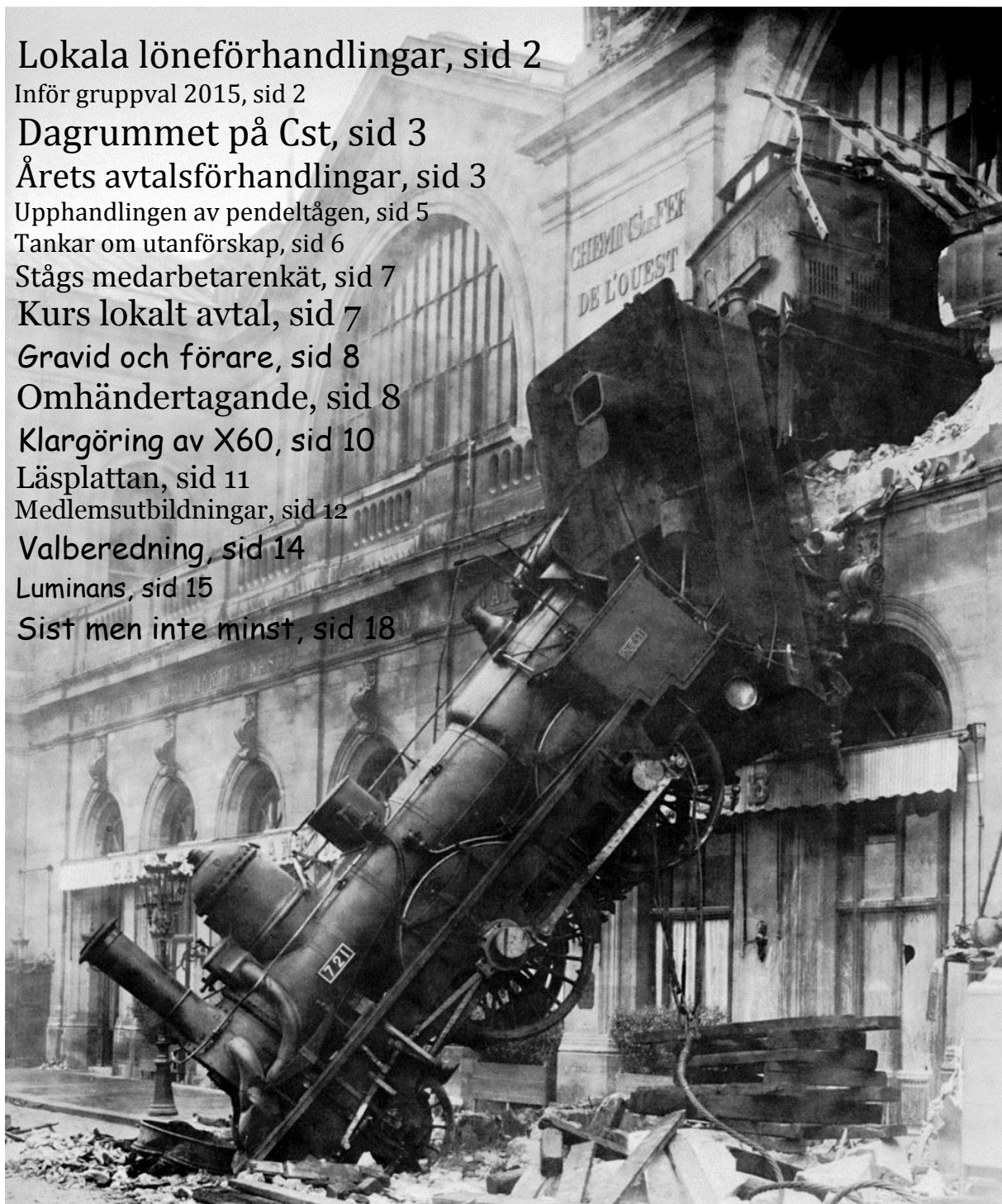
Läsplattan, sid 11

Medlemsutbildningar, sid 12

Valberedning, sid 14

Luminans, sid 15

Sist men inte minst, sid 18





Löneförhandlingar lokalt

De lokala avtals- och löneförhandlingarna på Stockholmståg har startat. Seko Lok förhandlade med Ståg den 19:e och 27:e augusti. Seko Lok lade fram sina yrkanden och argumenterade för dem. Ståg ajournerade sig den 19:e och sa att de återkommer med svar den 27:e aug. När vi träffade Ståg den 27:e sa de att de måste avvakta med svar på Seko Loks yrkanden. Ståg vill träffa ST och pendelklubben och höra deras yrkanden först, innan de ger Seko Lok svar.

Nästa gång vi träffar Ståg blir den 4:e sept.

Seko Loks yrkanden:

- Fv-dag skall omfatta tiden 19.00 - 05.00.
- Fv-dag skall förutom kalenderdagen omfatta ytterligare minst 12 timmar.
- Nytt tidsförskjutningstillägg till de som har D-dag men inte fått sin tur utlagd senast tre dagar innan aktuell dag.
- Ingen karens för lokförare som blir sjukskrivna mindre än 15 dagar efter olycka på arbetsplatsen (påkörning).
- Möjlighet till lättnader i tjänstgöring för personal som fyllt 62 år. Förslag: kunna gå ned i tid till 80 % med lön 90 % och inbetalning till pension 100 %.
- Ha möjlighet till planerad ledighet på födelsedagen för de som fyller 50 och 60, och som så önskar. Kan integreras i semester- och Ståg-dagsvalet och betalas med semester eller annan ledighet.
- Flytta pengar från lönestegen till slutlön.

Seko Loks mål är att vi skall få ut minst 1,8 % löneförhöjning i slutlön lokalt. (Centralt är löneförhöjningen 1,65 % för Seko)

Ludvig Eriksson _____

Grupper och turlista inför gruppval 2015

Lämna in synpunkter

Turistkommittén och styrelsen skall träffa Ståg för arbetet med turer och grupper inför gruppvalet 2015. Seko Lok är tacksamma om ni lämnar synpunkter till turistkommittén om vad som kan förbättras och även hur ni har upplevt hur det har varit att gå på den grupp som ni går på, särskilt nu när vi har haft många nya grupper under 2014.

Skicka mail till turlistrepresentanterna eller snacka med dem när ni ser dem.

Ludvig Eriksson och turistkommittén _____

Stockholmståg rundar skyddsombuden

Matsalen på Cst

Ny inredning till personalmatsalen på Cst är beställd av Stockholmståg och skall snart komma. Att vi ska få ny inredning är väl behövligt sedan länge. Men nu beställer Ståg utrustning utan att samråda med skyddsombuden. Enligt arbetsmiljölagen skall arbetsgivaren samverka med skyddsombuden när det gäller utformning av personallokaler.

I Stockholmstågs arbetsmiljöorganisation ingår ett forum kallat Infrautskottet, som är ett utskott underställt skyddskommittén. I Infrautskottet sitter både skyddsombud och representanter från Ståg. Där skall personallokaler, uppställningsplatser och övrig fast miljö som förare rör sig i behandlas.

Beställningen av ny inredning till Cst personallokaler har inte behandlats enligt arbetsmiljölagen vilket är irriterande ur facklig synvinkel. Att Ståg helst vill besluta allt själva utan inblandning av facket har vi förstått tidigare, men Ståg har en arbetsmiljölag att följa!

Ludvig Eriksson

Årets avtalsförhandlingar

Som vi informerat tidigare så har vi träffat arbetsgivaren vid ett par tillfällen och dragit igång årets lokala förhandlingar. Det som är annorlunda i år jämför med tidigare avtalsrundor är att vi och ST går in med olika förutsättningar. Seko har efter uppgörelsen med Almega i somras 1,65 % lönepåslag att disponera medan ST har kvar 1,8 % eftersom de aldrig tecknade någon överenskommelse för de timanställda.

Det här förändrar spelreglerna och kan få långtgående konsekvenser som kan vara svåra att överblicka just nu. Stockholmståg kan välja att spela ut facken mot varandra och pytsa ut de centralt avtalade procenten rakt av – en lokförare ansluten till ST kommer då att få en slutlön som ligger lite drygt en femtiolapp över en Sekoansluten kollega. Samtidigt har arbetsgivaren genom detta förfarande öppnat upp för två helt separata lokala avtal. Seko Lok kommer i det läget att kunna göra de uppgörelser som vi anser lämpliga med arbetsgivaren i framtiden utan att behöva få med sig ST och vice versa.

Det öppnar upp för separata arbetstidsregler, olika tjänstgöringsturer och speciella tjänstgöringsscheman (grupper) beroende på facktillhörighet. Kollegor kan kanske i slutänden inte ta varandras pass och vi skapar ett rörigt läge i företaget. Hur de som är oorganiserade ska behandlas i ett sådant läge är oklart.



Seko Lok har varit tydliga med att vi har som mål att komma upp i samma procentsats som ST/TJ och har kommit med förslag på hur detta kan ske utan att Ståg behöver skjuta till friska pengar i perioden. Vi har bett arbetsgivaren ge sin syn på hur de ser på en situation med differentierade löner för den åkande personalen och inte fått klart svar huruvida de ser det som en god idé eller inte. De inser förmodligen det krångel som det för med sig men tycker sannolikt att det skulle vara skönt att få trycka dit det där skitjobbiga förbundet som varslar om strejk varje midsommar.

Samma problematik finns för övrigt hos värdkategorierna som Pendelklubben organiserar och för administrationen. I slutänden kan Ståg sitta med 4 olika avtal för den åkande personalen plus separata avtal för administrativ personal.

Vi tycker givetvis att strejken i somras var viktig även om den just då inte berörde förhållandena på pendeln i Stockholm. Ser vi ett steg längre fram så har Seko genom sommarens agerande faktiskt förbättrat chanserna för Stockholmståg att vinna nästa anbud. Genom att sätta begränsningar för Veolias planer på att ersätta fasta tjänster med timanställningar, gynnas de seriösa aktörer som inte konkurrerar genom underbud.

Trots detta så talar mycket för att det kommer att ske stora förändringar hos oss kommande avtalsperiod alldeles oavsett vem som tar hem trafiken. Även Ståg kommer att behöva vässa sig för att ha en chans att vinna. När pengar ska sparas så är det oftast på personalsidan som det visar sig först, eftersom det är där störst besparingar kan göras. Min gissning är att det blir stora osthysel och rejäl omorganisation under 2016. Ståg sitter idag med en rejält stor administration som svällt genom åren och som kostar mycket pengar. Vi har lokala avtal som delvis är ärvda från Citypendeltiden och som sedan utvecklats under de följande åren. Det kommer att bli en kamp för att få behålla de villkor som vi tillkämpat oss under det senaste decenniet och det oavsett vilket namn som står på bröstfickan.

Vi försöker påverka där vi kan, vi vill att tjänstemännen på SL skriver in i anbudsförfarandet att en ny operatör ska ta över lokala avtal och personal vid en övergång av verksamheten. Något som gynnar det företag som har kontraktet inför upphandlingen och som ger neutralitet åt anbudsförfarandet. Alla som är med har då samma förutsättningar att räkna på de kostnader som finns. Samtidigt så ger det trygghet för personalen och arbetsro.

Vi har nästa träff med arbetsgivaren nu på torsdag den 4:e september. Vi återkommer med mer information hur det går via mail snarast efter den träffen.

Kristoffer Johansson _____



Upphandlingen av Pendeltågen E24

Det nuvarande pendeltågsavtalet med Stockholmståg KB löper ut i juni 2016. SLs avsikt är att nytt kontrakt/avtal gällande pendeltågsverksamheten skall ingås under hösten 2015. Förfrågningsunderlag skickas ut till tilltänkta trafikutövare i okt-nov 2014.

Stockholms Läns Landstings Trafikförvaltning, avdelning strategisk utveckling, har gjort en förstudie om pendeltågstrafiken inför upphandlingen av nytt avtal. Förstudien ger information om förutsättningar inför den kommande upphandlingen samt analyserar dessa förutsättningar i förhållande till SL Trafikförvaltningens övergripande mål och föreslår en affärsinriktning för pendeltågstrafiken.

Förstudien finns att tillgå på SL Trafikförvaltningens hemsida.

Förstudiens övergripande förslag i E24 affären:

- Större ansvar för ny operatör gällande trafikproduktion, fordon och fastigheter.
- Dagens två avtal (trafik & station) skall bli till ett för att garantera bättre helhetsgrepp och mer sammanhållen verksamhet.
- Ersättning till trafikutövaren föreslås till stor del att utgöras av ersättning för utförd trafik, samt ersättning avseende underhåll av tillgångar såsom fordon, depåer och stationer. Att trafikutövaren ska få betalt för andel verifierad betalande passagerare (VBP) i trafik, kan utgöras endast av en mindre andel.



Vad gör Seko Lok inför upphandlingen?

Seko Lok tillsammans med Seko Stockholm, pendelklubben och verkstadsklubben har i våras träffat SL Trafiknämnd, Trafikförvaltningens strategiska utvecklingsavdelning, gällande affärsutveckling och SLs styrelse. Seko framförde sin syn på upphandlingen av pendeltågstrafiken innan förstudien gjordes. Seko överlämnade även en skrivelse till SLs upphandlingsansvariga.

Det Seko framförde i stora drag:

- Anbudsunderlaget bör utformas så att det är en sammanhållen verksamhet som gäller.
- Avtalsperiodens längd bör vara minst 10 + 8 år.
- Övertagande av verksamhet, dvs. ny entreprenör skall ta över befintlig verksamhet och personal.
- Kollektivavtal, dvs. ny entreprenör skall teckna kollektivavtal med Seko.
- Verksamhetsförhandlingar skall föras innan övertagandet för att Seko ska ha möjlighet att påverka turlistor, bemanning mm innan trafikstart.
- Ingen dumpning av anbuderna så det blir underbud som tar sig in på pendeln.

När vi nu läser förstudien så verkar SL ha tagit till sig en del av vad Seko framförde i våras.

Seko skall träffa Trafikförvaltningen igen den 5:e september och försöka påverka förhandlingsunderlaget som nu skall sammanställas och skickas ut till tilltänkta trafikutövare i okt – nov.

Ludvig Eriksson _____

Tankar om utanförskap

Hur ska vi göra för att rasism/nationalism och populärism inte ska få ett felaktigt fäste i vårt land? Jag tror att vi måste se och förstå varifrån dessa åsikter kommer.

Jag såg nyligen en dokumentär på SvT: "Den osvenska modellen" (jag kan rekommendera den). Dokumentären får mig att tänka på Veolia och försök att spara pengar på arbetarnas bekostnad.

I denna dokumentär berättar man om gästarbetare och den lönedumpning man kan göra via arbetare från andra länder. Jag kan förstå att detta sticker i ögonen hos inhemska arbetare speciellt om man har svårt att få arbete.

Vi måste kunna konkurrera med löner det går att leva på.
Lika löner och villkor som facket förhandlar fram.

Att anställa de billigaste tillhör det gamla årtusendet. Viktigt är att inse att vi inte kan skylla på gästarbetarna för att de kommer hit. De vill bara ha ett arbete så att de kan försörja sig. Istället bör vi kritisera de som anställer till billigast möjliga pris utan att fundera på varför det är billigt.

En annan bra dokumentär på SvT Play som jag kan rekommendera är "Raskortet". Den handlar om hur svårt det är att vara svart invandrare i Sverige, hur svårt det är att komma in i samhället och accepteras, samt hur svårt det är att få arbete. Men vi är inte värst i Europa som det verkar i SvT-dokumentären "Populärismen".



Men vad kan vi göra?

- Rösta nu i valet.
- Vi kan se och hindra diskriminering på företaget.
- Höja rösten när vi ser något.
- Prata med kollegor och få alla att känna sig lika behandlade och välkomna.

Tanken är nu att Ståg ska skriva in i jämställdhetsplanen att företaget är emot all sorts diskriminering.

Om det är någon av er som har tankar och idéer så är ni jättevälkomna att dela dem med mig.

Ingela S Ottosson _____

Stågs medarbetarenkät/PRISMA-enkäten

Det är snart dags för Stågs medarbetarenkät att skickas ut till samtliga medarbetare på Ståg.

Vi skyddsombud har även i år medverkat och kommit med åsikter om innehållet i enkäten.

Det är viktigt att flera av frågorna är återkommande. Det är då man kan se en förändring, positivt eller negativt inom ett visst område jämfört med föregående år.

Enkäten kommer inte att skickas ut i någon pappersversion, istället kommer den som bilagan i ett mail man svarar på när tid finns och skickar tillbaka.

Det pratas om att "någon" kan läsa vad just du har svarat men detta är inte sant. Det är endast noteringen av din enkäts ID-nummer som loggas, inte innehållet. Orsaken till att man loggar ID-numret är att man inte vill skicka ut påminnelser om att svara till de som har redan har svarat under svarsperioden.

Dina svar skyddas av sekretesslagen (SFS 2009:400) och personuppgiftslagen. Skulle man kunna spåra en avsändare så faller hela idén med enkäter som denna. Det krävs även att det finns flera än 8 personer inom ett visst arbetsområde för att svaren därifrån ska räknas. Blir det färre svar redovisas inga. Detta för att inte enkäten ska kunna peka ut någon. Man vill ha svar från alla för då blir svarsgruppen stor och redovisar ett statistiskt säkert underlag.

Om någon skulle vilja skriva sitt namn i enkäten "för så här tycker jag" så går det bra att göra det i kommentarsfälten. Kommentarsfälten är egentligen till för att ge mer fördjupande svar om vad man tycker, om man vill det. Utnyttja detta, din handstil syns ju inte.

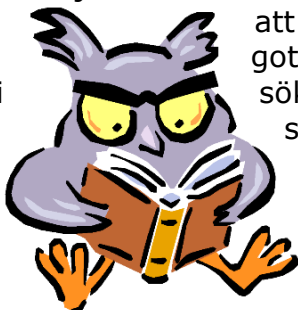
Resultatet i denna medarbetarenkät är en av grunderna till hur Ståg ska lägga resurser så att något ändras till det bättre.

Skyddsombuden och Ståg hoppas på ett högt svarsdeltagande i årets medarbetarenkät.

Skyddsombuden Seko Lok _____

Kurs i lokala avtalet!

Det börjar bli dags för en kurs i vårt lokala avtal igen. Vi har som ambition att våra förare ska kunna sitt avtal och bli säkra på vad som gäller när ni är ute och kör tåg. Ett led i detta är att vi erbjuder en kostnadsfri kurs i vårt kollektivavtal under tre dagar. Vi kommer här dagarna och det finns möjligt som ni undrar över. Ni med ett skattefritt bjuder på lunch under de avbrott i vardagen och kollegor och oss lite bättre. av oktober.



att gå igenom det mesta under de gott om tid att ställa frågor om allt söker obetalt ledigt och ersätts stipendium från Seko. Klubben här dagarna och ni får ett chansen lära känna några Kursen är planerad till slutet

Exakt datum för kursen och hur ni anmäler er kommer att meddelas via mail snarast så håll utkik!

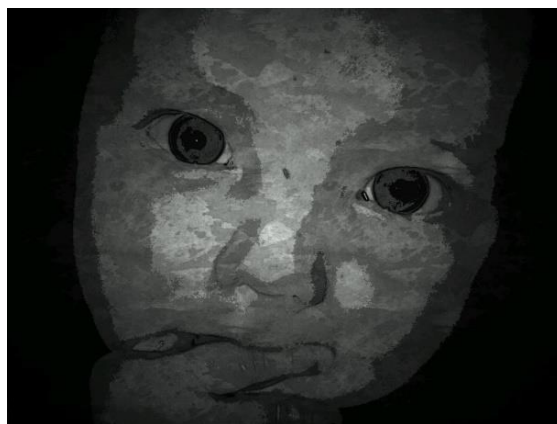
Kristoffer Johansson _____

Gravid och förare

Samhället säger att graviditet inte är en sjukdom, men faktum är att man kan råka ut för en lång rad av komplikationer när man är gravid. Om det händer är det skönt att veta att alternativ till sjukskrivning finns.

En gravid medarbetare som inte längre kan arbeta har arbetsgivaren skyldighet att omplacera till annat ledigt arbete. Går inte detta har arbetsgivaren möjlighet att stänga av den gravida medarbetaren som då i sin tur kan ansöka om havandeskapspenning hos Försäkringskassan.

Om du tillhör de som känner att arbetet blir tungt eller att du inte kan ha säkerhetstjänst, kontakta din arbetsledare som är skyldig att hjälpa dig. Och får du problem så finns vi i facket här för dig. Samma gäller även efter att barnet är fött och man ska försöka få livspusslet att gå ihop.



Ta vara på er under den underbara väntans tid.

Ingela S Ottosson

Omhändertagande av personal vid olycka

Ny organisation:

Ståg har omorganiserat personalomhändertagandet nyligen. Den nya organisationen har varit igång ett tag nu. Vi skyddsonbud har märkt en i vissa fall starkt försämrad kvalitet på omhändertagandet efter allvarliga händelser. Denna sommar har varit en dyster sommar med många påkörningar där vi och andra operatörer har blivit utsatta. Vi kommer att ta upp frågan med Ståg om varför kvaliteten håller så märkbart ojämn nivå och att detta inte är acceptabelt. Om vi som lokförare eller tågvärd utsätts för en påkörningsolycka eller annan allvarlig händelse så ska vi ha det bästa omhändertagande vi kan få. Stågs organisation måste agera proffsigt mot personal som har hamnat i posttraumatisk stress, där den anställdes återkomst till jobbet eller inte kan vara avgörande. Det skall hållas debriefing-samtal av god kvalitet på Cst så fort som bara möjligt. Det är mycket viktigt att det sker så snart som möjligt, eftersom det då finns goda förutsättningar till att tiden till tillbakagång blir normalt lång och att risken för ”flashback” reduceras. Här har Ståg ett mycket stort ansvar tillsammans med Previas läkare. Ett dåligt omhändertagande kan leda till att individen inte kan jobba kvar. Vi har inte råd att slösa bort personal med ett dåligt omhändertagande. Skadan sitter kvar även efter att han/hon har slutat. Det är många som mår mycket dåligt efter att kört på och dödat en människa med sitt tåg. Inte så konstigt.

Vid MBL-förhandlingen mellan personalorganisationerna och Ståg reserverade sig bara Seko Lok mot införandet av den nya organisationen.

Händelse:

Om du har råkat ut för en olycka där en människa har hamnat under tåget.

Det har framkommit att resande på plattformar vid olyckor som har inträffat vid stationer i anslutning till plattformar tagit kort på lokföraren som kört olyckståget. Det är helt oacceptabelt att behöva bli utsatt för något sådant när man är i chock och mår dåligt av händelsen. Vad som händer med bilderna som de har tagit vet vi inte, men en



god gissning är att de laddas upp på internet i så kallade sociala medier. Det har även inträffat att man har tagit bilder på offret eller på offrets kroppsdelar. Det är ju mycket svårt att förbjuda någon att ta kort, men att ta bilder på en lokförare som är i chock och starkt påverkad av händelsen innan polis och räddningspersonal har kommit fram är inte ok!

Tips:

Här är några tips om hur du kan försvåra för den som vill ta kort på dig i X60 tågen om du råkar ut för en olycka där det finns möjlighet för resande att se in i hytten efter att du har stannat tåget.

Går i några fall även i X10.

Öppna inte hyttvärden mot plattform för någon annan än Polis, Räddningstjänst eller Ambulanspersonal. Din tågvärd och Stågs personal har egna nycklar.

- Dra ner solskyddsgardinen maximalt, nära instrumentpanelens överkant.
- Vrid förarstolen så att du har ryggen mot plattformen och sitt kvar så i den.
- Släck i hytten om det är mörkt ute.
- Uppge inget annat än anställningsnummer och tågnummer för Polisen på plats. Uppger du namn och personnummer så kommer detta att finnas i polisens rapport och den kan bli offentlig om det är ett brott som orsakat olyckshändelsen. Ståg som arbetsgivare sköter alla kontakter med Polis i efterhand om de måste ha ditt namn och personnummer.

**DU SKA ALDRIG BEHÖVA BLI FOTOGRAFERAD VID TJÄNSGÖRING I
ELLER VID SIDAN OM PENDEL TÅGEN MOT DIN VILJA.**

Nu har du gjort vad som är möjligt med enkla medel för att dölja insyn i hytten. Hoppas att du aldrig behöver använda dessa.

Skyddsombuden Seko Lok _____

Klargöring av X60 tågen

Sedan i maj har den nya rutinen för klargöring av X60 i depåer, på uppställningsplatser i och vid plattformar på stationer pågått.

Ståg och skyddsombuden har önskat att lokförpersonalen ska avvikelserapportera det som ni inte hittar eller finner vid er kompletteringsgenomgång efter att klargöringen enligt checklista är avslutad.

Vi har fått in massor av avvikelserapporter från er, de mesta dock i början av förändringen men de kommer ändå i en strid ström. Vi vet att det finns ett stort "mörkertal" och skulle kunna vara många flera rapporter, men några tycker kanske att:

- Jag vill inte rapportera detta, jag skyndar på vid klargöringen så jag hinner ändå med allt och lite till.
- Jag har skickat in mina nu, det räcker, nu får andra göra resten.
- Jag gör en egen klargöring som känns bra för mig, jag hinner för jag har ju 49 minuter på mig, nu ja!



Oavsett vad man har för orsak till att inte rapportera in avvikelser så minskar våra argument att andra yrkesgrupper (ingen nämnd) inte gör sina arbetsuppgifter fullt ut. Det är inte lokförarens uppgift att kvalitetsgranska vad andra ska eller inte ska göra, men vi måste ha bra argument i våra försök till att få till åtminstone bra "kvalitetstid". För det är just kvaliteten, och tryggheten att överlämna kvalitet på tågen till resande och kollegor som är viktigt, detta tar tid i anspråk.

Vi skyddsombud vill inte vara tjatiga, men fortsätt att skriva avvikelserapporter om det du hittar efter att du gjort den första klargöringen enligt checklistan, den i det andra varvet. Det finns fortfarande plats i vår rapportpärm. Orkar du inte skriva en ny rapport varje gång, klargör du väldigt ofta t.ex? Kanske kan du spara en lapp i fickan hela veckan som du "fyller på" och sammanställer till en rapport i slutet av veckan?

Tack för den hjälp vi har fått av er som skrivit och skickat in avvikelserapporter i denna fråga.

Vi skyddsombud tycker att det är märkligt att det som marknadsförs som "säker järnväg" inte får kosta några minuters arbetstid för att kontrollera att den är så säker som vi önskar gentemot vår personal och våra resande för att inte skapa oro, tvivel eller osäkerhet.

Skyddsombuden Seko Lok _____

Läsplattans egna liv

Läsplattan som vi har all vår dokumentation i lever ju sitt eget liv. Plötsligt och helt utan förvarning, ibland även efter att Ståg varnat i ett mail om omstart av systemet, så är det kört. Allt som är nedladdat i kompis försvinner. Vi skyddsombud undrar varför. Ett minsta krav är att man ska känna trygghet och tillit med de arbetsverktyg vi har. Läsplattan presterar inte denna förväntade trygghet och tillit, utan skapar bara oro och problem.

Vi backar tiden ett par år. Innan läsplattan hade vi linjebok, tidtabell, instruktioner mm. i pappersformat. Lite tungt och bökgigt, men det fungerade. Då, när vi började vårt arbetspass, fanns allt till 100 % tillgängligt. Bara att ta upp ur ryggsäcken, bläddra fram och läsa innantill. När vi avslutade arbetspasset och kom hem, ställdes ryggsäcken på golvet där hemma, för att nästa dag tas med då vi återvände till jobbet igen för ett nytt arbetspass. Dokumenten låg kvar i väskan. Inget hade raderats. Inget hade försvunnit över natten. Det funkade!

Idag är det ett lotteri: Finns alla dokument som vi laddat ner kvar? Ofta, mycket ofta har dokument raderats bort. Ibland töms allt som är nedladdat helt utan förvarning. Precis som det som hände i somras. Allt borta. Tomt. Gone. Loin. Weg. Via. Pois. De distancia!!! Det blev kaos. Ska man sedan ladda ner allt på nytt kanske man lyckas få ner 2-3 dokument innan Kompis låser sig och måste startas om. Med sådana kompisar behövs inga ovänner.

Alla lokförare vet vilken dokumentation som krävs för att få köra tåg. Tidtabell, linjebok, mm. mm. Frågan är hur lokföraren ska kunna lita på att det han laddat ner finns kvar där det var sekunden innan? Det är kanske dags att Ståg återgår till att skriva ut linjebok och tdt för att säkerställa trafiken? Tilliten till läsplattan hos lokförarna är hur som helst bortblåst - funkade idag, kanske inte i morgon.

Vi skyddsombud ställer oss några frågor:

Att ladda ner de ca 150 försvunna dokumenten som försvann i somras kommer att ta en god stund, hur är betalningen för detta?

Att lokföraren inte känner trygghet och tillit för läsplattan är ju känt. När kommer en utbildning på plattan så att vår oro försvinner och tilliten för läsplattans kvalitet återkommer?

Arbetsmiljölagen är tydlig. Arbetstagen skall ha tillräcklig utbildning för de arbetsuppgifter och arbetsverktyg han/hon ska utföra eller använda, och då är det inte självstudier hemma på kammaren vi menar, utan lärarledd undervisning i klassrum.

Skyddsombuden undrar också vad orsaken är till att dokument försvinner?

Har Ståg rapporterat detta problem till övervakande myndighet Transportstyrelsen? "Våra läsplattor tappar minnet då och då, alla nödvändiga dokument försvinner. Men vi kör ändå!"

Vi skyddsombud undrar.

Dålig kvalitet på läsplattan som arbetsredskap, skapar oro och ont i magen hos personalen. Skyddsombuden förvånas över att man startar om servern mitt på dagen, "tar bara 30 minuter", den tid på dygnet då vår verksamhet är som högst? Varför görs inte detta mellan 02.30 till 03.30 istället, då vi inte är lika störningskänsliga?

Efter snart 2 år bör det vara dags för nya läsplattor. Hårdvaran är sliten och batterierna sönderladdade. Önskvärt är att kompisystemet blir Webbaserat och att skyddsombuden blir delaktiga i utformning och funktion samt att man inte väljer den billigaste hårdvaran.

Skyddsombuden Seko Lok _____

LÄR DIG MER OM FACKET!

För dig som är under 30 och medlem i Seko, erbjuder LO fem olika kurser där du lär dig mer om fackföreningen och samhällspolitiken i stort.

Den första kursen heter **OM FACKET**.

Den bygger sedan vidare på ytterligare fyra utbildningar som handlar om:

SAMHÄLLET

GLOBAL RÄTTVISA

FRÄMLINGSFIENTLIGHET och

FÖRSÄKRINGAR.

OM FACKET ger dig en första inblick i den fackliga organisationen, dina rättigheter och skyldigheter, kollektivavtalet och hur du kan påverka både i organisationen och på din arbetsplats.

Kursen vänder sig till alla under 30, både medlemmar och blivande medlemmar, som vill lära sig mer.

- Kursen är två dagar lång och anordnas flera gånger under året, i huvudsak på Långholmens Folkhögskola i Stockholm
- Det är gratis. Istället får du 1 648 kr i skattefri ersättning! ☺
Lunch, fika och kursmaterial ingår givetvis också.

Kursdatum hösten 2014:

1-2 oktober

29-30 oktober

8-9 november (internat)

12-13 november

17-18 november (Södertälje)

10-11 december

Hittar du ett kursdatum som passar dig?

Kontakta mig minst 4 veckor innan kursstart, så hjälper jag dig med din anmälan.

Du kan också gå in på www.fackligutbildning.se för anmälan och mer information.

Ring gärna om du har frågor!

Astrid Hermelin

Studieansvarig, Seko Lok

073-661 5688

MEDLEM I FACKET

en kurs för dig som passerat 30 och vill få ut mer av ditt fackliga medlemskap

Vad innebär den svenska modellen? Vilka är arbetsmarknadens parter?
Vad avgör hur lönerna utvecklas? Hur fungerar det om det blir strejk?
Vad ger lagen för rättigheter och vad är ett kollektivavtal?
Detta plus mycket mer får du svar på, på den här kursen.

- Kursen är tre dagar lång och anordnas vid flera tillfällen över året, i huvudsak på Långholmens Folkhögskola i Stockholm.
- Kursen är gratis. Du får istället 2 472 kr i skattefri ersättning!
Lunch, fika och kursmaterial ingår givetvis också. 😊

Kursdatum hösten 2014:

15 - 17 september

6 - 8 oktober

20 - 22 oktober

3 - 5 november

10 - 12 november (Södertälje)

17 - 19 november

24 - 26 november

24 - 26 november (Botkyrka)

1 - 3 december

15 - 17 december

Hittar du ett datum som passar dig? Kontakta mig minst 4 veckor innan kursstart, så hjälper jag dig med din anmälan.

Du kan också gå in på www.fackligutbildning.se för anmälan och mer information.

Ring gärna om du har frågor!

Astrid Hermelin

Studieansvarig, Seko Lok

073-661 5688

Presentation av valberedningen 2014

Såhär i valtider tänkte vi att det passar bra att presentera oss som är Seko lokförarnas valberedning.

Vi består av Linda Helsing, Roger Magnusson och Gudrun Schiller.

Linda har arbetat inom järnvägen sedan 1997, först som tågvärd men är nu lokförare sedan 2003. Det här är andra året som valberedare och hon har gått facklig grundutbildning (GFU) och valberedarkurs. På fritiden gillar hon att fotografera, lyssna på musik och umgås med familjen. För många år sedan var hon trummis åt Markolio.

Roger har jobbat som lokförare sedan 2000. Han har suttit i Seko Loks styrelse i fyra år och har gått många fackliga kurser. Nu i september ska han gå valberedarkurs. När han inte jobbar åker han gärna bort från stan, ut i skogen. Gärna till sitt pörte i härjedalsskogarna där han med varierande framgång ägnar sig åt jakt, fiske och hunduppfostran.

Gudrun började lokförarkursen 1986 efter ett par år som svetsare. Det var också på lokförarutbildningen hon träffade sin man Fred som också jobbar här hos oss. Jobbade fackligt i slutet på nittioalet och har lite facklig erfarenhet och utbildningar i bagaget. Det här är andra året som valberedare. Hon har fyra vuxna barn och två barnbarn. Gillar Pink Floyd, att läsa böcker, lägga pussel och sticka strumpor. Är även politiskt intresserad.

Som valberedare är det vår uppgift att ge medlemmarna råd om vem eller vilka som bäst kan företräda dem i olika förtroendeuppdrag. Dvs. att objektivt och med föreningens bästa i åtanke föreslå kandidater till förtroendeposter.

Den 25 november har vi budget- och nomineringsmöte och då ska nomineringarna till valet fastställas, så om du är intresserad eller vet någon som du tycker skulle passa som förtroendevald inom Seko lokförarna så hör av dig till oss!



linda.helsing@stockholmstag.se 073-6615804



roger.magnusson@stockholmstag.se 073-6615779



gudrun.schiller@stockholmstag.se 073-6615676

**PS. Det är visst något annat val den 14 september, har vi förstått.
Glöm inte att rösta!! ☺**

Luminansärendet i X60

Luminans är, enligt Wikipedia:

Luminans, enligt [ISO 31](#), i en punkt på en yta och i en given riktning, ljusstyrkan hos ett element av ytan, dividerad med arean av den vinkelräta projektionen av detta element på ett plan vinkelrätt mot den givna riktningen. Beteckning: L , (L_v). Enhet: cd/m^2 .

Eller lite enklare vetenskapen om hur man ljussätter, färgsätter, miljöer och arbetsplattser till rätt ljusstyrka och ljusharmonier, så att det inte ger upphov till besvär eller hälsoproblem för användaren. Eller, kanske att det är vetenskapen om ljusförhållanden vid en arbetsplats och hur den är balanserad, inte för lite, inte för mycket. Lagom.

Föreläggande och historia

Det finns fortfarande ett föreläggande från Arbetsmiljöverket (AV) som vi skyddsombud arbetar med. Luminans ärendet, eller "IMS 2010/41808 Risk för bländning i X60 hytten". Ärendet är gammalt (startade 2003) och är inte påkallat av oss skyddsombud, utan av AVs inspektörer. Vid en inspektion av den första X60 enheten i Alstomfabriken i Salzgitter, Tyskland, påvisade AV att färgsättning och avståndet till frontrutan kommer att ge problem. Tror ni att SL eller Alstom brydde sig om den informationen? Nä!

När väl X60 kommit till Sverige och blev en svensk arbetsplats så gjorde AV en ny inspektion, våren 2005. Av den inspektionen kom ett antal yttranden om brister och problem med X60 som sedermera blev ärenden och förelägganden med vite.

Det första luminansföreläggandet kom 2009 med vite på 1 miljon men då missade Ståg och SL med att prestera åtgärdsresultat, så AV blev inte nöjda. När AV underkänner förväntat resultat så får man ett nytt försök i ett nytt ärende med att fixa till problemet, men nu med ett högre vite, nu är vi uppe i 4 miljoner och en snävare tidsram. Denna gång insåg man att efter ett tag att tiden inte skulle räcka till, så Ståg och SL yrkade på ännu mera tid för att presentera ett förslag som skulle kunna godtas av skyddsombuden och AV. Det är det vi jobbar med nu, 2014, 11 år efter 2003 års varningar från AV.

Vad är då Luminans ärendet, eller risk för bländning i X60 hytten

Problemet är vår arbetsplats i X60 hytten under dagsljuskörning. Man använder sig av en metod som kallas 5: 3: 1:. Om man lägger in ljusförhållanden i denna metod så blir jämförelsen såhär. Om 5: motsvarar ett utomhusvärde på dagsljushimlen i söderläge så kan det ge ett värde på ca 20 - 30.000 candela (enheten som man mäter detta i är candela, förkortas cd). Då ska 3: i metoden som i X60s fall är väggen/A stolpen på höger och vänster sida efter frontrutan motsvara ca 10 - 15.000 cd. Instrumentpanelen som är mätplats 1: i metoden ska då vara ca 4 - 6.000 cd. Bedömning och mätmetoden 5: 3: 1: är i en så kallad fallande skala. En bra ljusbalanserad arbetsplats ska enligt metoden 5: 3: 1: vara (5:) ca 20 - 30.000, (3:) ca 10 - 15.000, (1:) ca 4- 6.000 cd.

De mätningar som AVs inspektörer gjorde enligt 5: 3: 1: metod i X60 hytten blev resultatet på utomhusvärde mät dagen ca 18.000 cd (halv mulen dag). Hyttväggen på höger och vänster sida efter frontrutan/A stolpen ca 2.200 cd. Slutligen instrumentpanelen ca 60 cd. Det är dessa ca 60 cd som är problemet och långt från ett acceptabelt resultat för AV.

Till detta ska läggas reflexer från solen som då höjer vissa mätpunkter till ytterligare problem. Sammanfattningsvis kan man säga att X60 hytten "äter" det lilla dagsljus som har möjlighet att komma in i hytten från sidofönster och huvudproblemet är frontrutans långa avstånd till förarbordet och instrumentpanelen. Detta göra att avvikelserna blir som de blir i AVs mätningar.

Vilka är riskerna, eller vilka problem kan detta ge lokföraren?

Lokförarens arbete är att hålla uppsikt "i fria rummet" framför tåget ut genom frontrutan, men även att hämta information från ATC och instrumentpanelen då och då. Om luminansförhållandena avviker för stort i 5: 3: 1: metoden så tröttnas bl.a. ögonen och det kan efter längre tid generera följdbesvär som huvudvärk, värk i kroppen, trötthet, stress m.fl. Det är som att sitta och arbeta med en dator mot ett fönster en solig dag, men samtidigt ha koll på vad som händer utanför fönstret. Prova så får ni se hur det känns efter ett tag.



Referensmätning i X10 och X1

Mätvärdena i X10 är bra. Det beror på att lokföraren sitter nära vänster sidan och bara ca 1 meter fram till frontrutan. Ljusinflödet från vänster sidan till instrumentpanelen gör att arbetsplatsen blir relativt bra. X10 har även en bättre balanserad färgsättning än X60.

De gamla X1-orna hade ljusinsläpp till instrumentpanelen från fönstret i vänster hytt dörr, och från ca armlängds avstånd från frontrutan. Mätvärden blev bättre än X10, men X1-orna är ju historia nu.

Lösning

Finns det lösning på problemet? Ja men det är lite komplicerat eftersom X60 hytten ser ut som den gör. Vi skyddsombud, Ståg, SL, Alstom har haft flera förslag på lösning i X6007 A1 och A2 på test. Och det är fyra förslag på problemet som nu genomförs i våra X60 hytter.

1. Ljusgrå bakgrundsfärg på instrumentpanelen som tillsammans med ett släpljus i överkant och underkant som ska användas under dagtid för att höja luminansvärdets cd till det bättre. Släpljuset regleras med en dimmerratt
0 - 100%, den som sitter längst till vänster av de tre på instrumentpanelens överkant, vänster om ATC -tumhjulen.
2. Montera "skuggkragar" på indikeringslamporna (IL) i instrumentpanelen för att tydliggöra indikeringarna och larm.
3. Färgsätta ytan mellan frontrutan och instrumentpanelens övre kant med en nyans som är mellangrå.
4. Dimmerreglering av "passiva 0 - 60%" och "aktiva 40 - 100%" indikeringslampor (IL) och tryckknappar (TK) i instrumentpanelen och i förarbordet.
"Aktivt 40 - 100%" är ett annat uttryck för ljusstyrkan i tryckknappar och indikeringslampor när något används (Indikeringsljus att exempelvis backspegeln är utfälld) som sitter i mitten.
"Passivt 0 - 60%" är ett annat uttryck för ljusstyrkan i tryckknappar när instrumentbelysningen är till (orienterings ljus för att hitta exempelvis magnetskenbromsknappen) som sitter till höger.

Det är lokföraren eller tågvärden som personligen reglerar ljusstyrkan efter det behov som behövs för att kunna hantera tågets funktioner (orientering/funktion och indikeringar/larm) .

Mao, dagtid hög ljusstyrka, gryning/skymning, nattetid, mera dämpad så att man inte blir störd eller bländad.

Alla hytter är ännu inte ombyggda med det blir flera för varje vecka.

Sammanfattning

Ståg, SL, Alstom tillsammans Professor Jan Ejhed vid KTH Haninge och vi skyddsombud har arbetat fram detta för att klara kravet i AVs föreläggande. Men vi skyddsombud är inte helt nöjda med utformningen och funktionen, den kunde blivit bättre, och vi kommer att jobba vidare i frågan för att få en så optimal funktion som möjligt. Föreläggandet ju är inte avslutat än.

Allt detta med hur man vill använda instrumentbelysning och de funktioner den har är ju personligt och individuellt för den enskilde lokföraren. Här kommer snabbtips som professor Jan Ejhed tycker har en bra ljusharmoni i X60.

Dagtid

Vredet "instrumentbelysning" i läge till (mellanraden vänster om hyttaktiveringen) för att detta ska funka.

- Under dagtid med mycket ljus ute (sol) använda max styrka på släpljuset (vänster max).
- Max ljusstyrka på aktiv belysning i IL och TK (mitten max)
- En ytterligare bra ljusförstärkare i hytten är att ha hyttbelysningen tänd.
- Lagom ljusstyrka på passiv belysning i IL och TK (höger lagom för tunnlar)



Natt tid

- Släkt släpljus (vänster noll)
- Tillräckligt starkt ljus så att man med säkerhet kan avläsa ett larm eller kvitto på vald funktion (mitten).
- Lagom ljus i IL och TK så att man inte störs eller bländas och med säkerhet kan hitta dem (höger)

DDU -skärmen (TCMS) ljusreglering i nivå 4 eller 5 dag och natt. Prova dig fram för att hitta dina ljusbehov och inställningar.

Ovan beskrivna funktioner fungerar även hos tågvärden när hytten är tågvärdsaktiverad. Detta är bara tips. Var och en reglerar sin belysning efter eget behov.

Skyddsombuden Seko Lok _____

Avtackning

Under sommaren har fyra av våra medlemmar gått i pension. Dessa fyra är

Lasse Österlund
Peter Granlund
Sven Åke Rosenvind
Sven Karlsson

Seko Lok har överlämnat en gåva till var och en, samt en önskan om många härliga och lata dagar i det nya livet som lyckliga pensionärer! :)

Astrid Hermelin _____

Sist men inte minst

Det har väl inte undgått någon att det snart är val till riksdagen igen. Vi vill uppmana alla medlemmar att gå och rösta den 14:e september. Ni vet väl att Seko Stockholm ställer upp med en kandidat till riksdagsvalet? Juwanro Haddad som jobbar som spårvagnsförare står som nummer 41 på Socialdemokraternas lista över valbara kandidater.

Kryssa gärna för Juwanro!

Kristoffer Johansson _____



Här ett populistiskt förslag från ett lokalt parti i Stockholmsregionen.
Finns det fler partier som tycker likadant?
Hur kommer våra arbetsscheman att se ut i framtiden?
Jobb dygnet runt?
En tankeställare...