

Facklig medlemsinformation från Seko Lokförarna på Stockholmståg

Läget på Stockholmståg, sid 2

Insändare från Pendelklubben, sid 3

TURLISTOR, sid 4

Kortare klargöringstid, sid 5

Matsalen – Vad var det som hände? Sid 7

Två prickar, sid 8

FÄLTSLAVAR, sid 10

Uniformsnytt, sid 11

Valberedningen informerar, sid 13



Läget på Stockholmståg

Seko Lok märker att förhandlingsklimatet från Stockholmstågs sida har hårdnat.

Ståg säger att de skall förbättra sig inför kommande upphandling av Pendeln. Bl.a. påstår de att personalen har "otidsenliga" avtal som är för bra, och vill helst försämra dessa om de kan.

Man kan höra negativa kommentarer från enstaka handläggare, t ex att "sötebrödsdagarna är slut för förarna". Att ha bra avtal känns ju verkligen inte gammalmodigt. Tvärtom så bör väl utvecklingen i samhället gå åt det bättre för arbetstagarna.

Utveckling som Stockholmståg ser som en förbättring:

- Ståg tar allt oftare arbetsgivarbeslut utan att ha personalorganisationerna med sig. De verkar tro att de sparar några extra kronor på det.
- Omhändertagandet av lokförare som råkat ut för olycka har försämrats. Ståg spar in pengar på att det numera även är stationsarbetsledare som är omhändertagare för förarna. Seko Lok reserverade sig mot beslutet.
- Ståg vill inte förhandla vare sig lön eller anställningsvillkor med Seko, utan separerar medvetet lönen mellan de olika facken. Trots att detta blir dyrare för Ståg att hantera.
- Klargöringstiderna minskas rejält, med ökad risk för att tågen inte avgår i rätt tid.
- Personal matsalens nya inredning planeras och beställs utan skyddsombudens medverkan. Detta är under all kritik eftersom matsalen ska tåla mycket personal.
- Ståg anser i turlistförhandlingarna inför 2015 att gångtid är lika med paus. Seko Lok kan inte acceptera detta. Försättning följer.
- En uppfattning Seko Lok fick från Ståg under årets lokala löneförhandlingar, är att Ståg nu tycks vilja ge igen för den strejk som Seko genomförde i somras. Seko strejkade för att behålla värddiga arbetsvillkor på Öresundstrafiken och det fanns flera ledande arbetsgivarrepresentanter på Ståg som då höll med. Man tyckte det var bra att Seko inte accepterar osäkra anställningsförhållanden. Resultatet av ett bättre centralt avtal skulle dessutom kunna öka möjligheten för "seriösa" Ståg att vinna kommande upphandling på pendeln.



Det är nu dags för Stågs VD att vakna och vända den negativa trenden, innan företaget raserar det goda förtroende man genom åren byggt upp hos arbetstagarna

Ludvig Eriksson

Insändare från Olof Fryklöf, Pendelklubben:

Vad innebär "Strejkavtalet" för oss på Pendeln?

Sett ur ett "Pendelperspektiv" är det centrala att SEKO två år i rad skickat en tydlig signal till Almega att avtalsdumpningar och trixande med anställningsformer, vid en upphandling, inte accepteras. Vi kan känna oss trygga i att våra kollegor ute i landet kommer att ställa upp för oss om det skulle uppstå "problem" vid upphandlingen 2016. Precis som vi gjorde 2013 när SJ ville dumpa avtalen på Västtrafik och 2014 när heltider skulle bli till deltid på Veolia. Det handlar om solidaritet i praktisk handling. Fall en, faller alla men tillsammans är vi faktiskt jävligt starka.

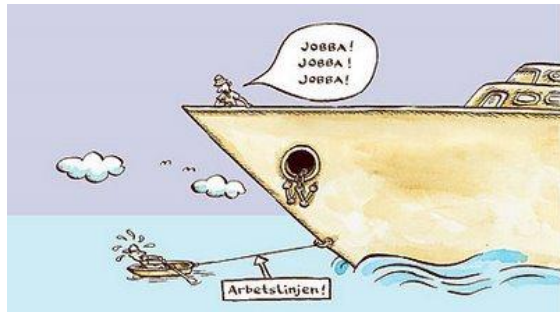


I det nya avtalet finns också en skrivning om att heltid är normen. Det var något som Almega tidigt i konflikten sa att man aldrig någonsin skulle acceptera i ett avtal. Skrivningen innebär inget förbud mot deltidstjänster men det sätter stopp för en "Veoliamodell" på pendeln efter upphandlingen 2016.

Inte längre lönsamt att timanställa.

På Stockholmståg finns det i nuläget en bit över hundra timanställda, främst inom städ och station. För de som ligger i lönesteg 1 innebär det nya avtalet att lönen höjs med cirka 40:-/timmen eller i genomsnitt 300:-/arbetspass då ingångslönen höjs upp till genomsnittslönen inom yrket.

Räknat på en full månadslön innebär det en löneökning på runt 6 000:-



Det är naturligtvis glädjande för de som får ett löneyft på 25 % och kanske 10–15 000:- retroaktivt på oktoberlönen. Men framförallt så blir det inte längre lönsamt att använda timanställda på det sätt som gjorts av framför allt Veolia och SJ. Det blir helt enkelt billigare att anställa personal tillsvidare än att använda "timmisar".

Hur slår det ekonomiskt för personalen på Pendeln?

Ovanstående ska vägas mot att vi med fasta anställningar i genomsnitt får avstå 0,15 % (35-50:-/månad) i löneökning 2014. Efter skatt blir det ungefär 25:- mindre i plånboken. Man skulle också kunna beskriva det som att vi tillsvidareanställda inom SEKO avstår en fjärdedels timlön per månad i lönepåslag.

SEKO Pendelklubben har inte fått all redovisning ännu, men helt säkert har SEKO på pendeln, som kollektiv, fått löneökningar som vida överstiger det tidigare avtalets 1,8 %. Sen beror det på vår arbetsgivare hur dyrt det ska bli för företaget. Som ett extra plus får vi dessutom ett förstärkt anställningsskydd för alla.

Olika löner blir ett problem för STÅG

Båda SEKO-klubbarna på Stockholmståg har försökt att hitta alternativa sätt att finansiera kostnaden på 0,15 % för det nya avtalet. Att ha olika löner beroende på facklig tillhörighet kommer att skapa problem för de som ska administrera våra löner och skillnaden är så liten att den knappt märks för de som berörs. Istället kan man lösa det genom att flytta fram datumet för lönerevisionen. Skulle man istället för den 18 juni börja beräkna nya lönen från 12 juli, så är hela löneskillnaden mellan 1,65 % och 1,8 % finansierad för ett år framåt.

Det är en förnuftig lösning och så har man gjort hos många företag inom spårtrafik, bl. a MTR och Tågkompaniet där samtliga anställda får sin lön uppräknad med 1,8 %. Men Stockholmståg har valt att stänga dörren för alla förhandlingar i frågan. Uppenbarligen har skilda löner beroende på facklig tillhörighet varit ett självändamål vid årets löneförhandlingar. Detta är något för var och en att fundera på inför framtiden.

Olof Fryklöf

Turlisteförhandlingarna

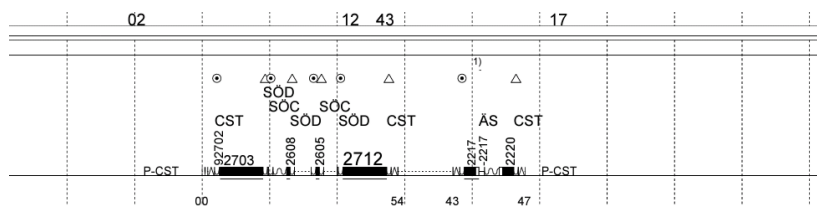
Vi träffade arbetsgivaren onsdag den 22:a för en första förhandling om turlistepaketen inför 2015. Det är väl ingen överdrift att säga att samtalet blev något grinigt. Vi fick paketet dagen innan och arbetsgivaren gav förhandlingen tre timmar. De nya turerna innehåller en del riktiga konstigheter. Man har lagt in pauser för oss på centralen mellan två tåg. Ibland handlar det om 13 minuter och byte av plattform från södergående till norrgående eller vice versa. Enligt avtalet ska vi ha rätt till 10 minuters arbetsfri tid, enligt arbetsmiljölagen ska vi ha ändamålsenliga lokaler. Inget av detta är uppfyllt. Vi kan självklart ha paus på centralen, men då ska vi ha avtalsenlig förflyttningstid till våra lokaler.

Vändtiderna i Väster Haninge och Kungsängen har förkortats så där uppfylls inte pauslängden.

Om vi inte vill råka ut för samma sak som bussförarna i Stockholm och tvingas gå på toaletten i en buske vid ändstationen så måste vi förstås ta strid för vårt avtal.

Vi anser att vi har en stark ställning i den här frågan, med ett bra avtal i ryggen. Den 29:e oktober träffar vi arbetsgivaren igen. Mer info kommer efter den förhandlingen.

Joacim Cleryd



Kortare klargöringstider på X60.

Ståg ska tillämpa nya klargöringstider på X60 från och med nya turförteckningen 2015 och i det kommande nya gruppaketet.

Tiderna som skall tillämpas är:

2 st X60 enheter = 32 minuter (idag 49 min)

1 st X60 enhet = 23 minuter (idag 28 min)

I Brohallen ska följande tillämpas:

2 st X60 enheter = 30 minuter (idag 35 min)

1 st X60 enhet = 21 minuter (idag 21 min)

Hur mättes tiden?

Ståg mätte klargöringstiden på X60 under optimalt perfekta förhållanden tillsammans med de fackliga organisationerna.

1:a april 2014 tog Ståg i Älvsjö ett redan klargjort tåg som gått i trafik från Uppsala till förfogande, för att mäta klargöringen enligt den nya checklistan. Seko Lok framförde till Ståg att klargöringen istället skulle mätas under realistiska förhållanden, på platser där vi verkligen klargör tåg som ska trafiksättas efter att verkstadspersonal, städpersonal och växlingspersonal har varit på tåget. Detta ville inte Ståg, utan bestämde att det skulle vara ett redan klargjort tåg i Älvsjö eftersom all depåpersonal fått instruktioner om att tågen skall lämnas med dörrar och skåp stängda.



Tidsmätningen gjordes tre gånger på ett tvåenheters-tåg, varav en gång med Seko Loks skyddsombud. Av de tre tiderna som uppmättes togs ett genomsnitt. Summan blev 24 minuter på två enheter som fastställdes som klargöringstid enligt checklistan, och 17 minuter på en enhet. Sedan skulle den fullständiga klargöringstiden förhandlas med de fackliga organisationerna. Ståg sa att det skulle tillkomma lite extra kvalitetstid.

Förhandla bort pauser?

3:e september 2014 kallade Ståg de fackliga organisationerna till övergripande turlistförhandlingar inför 2015. På detta möte kom Ståg med ett förslag gällande klargöringstiden och pauser. I och med att klargöringen på X60 är uppmätt till en kortare tid, så föreslog de att de kan rita turlistan för 2015 med de gamla klargöringstiderna. Med detta förslag skulle vi alltid ha paus under våra klargöringstider. Ståg anser att de gamla klargöringstiderna kan rymma tid för paus.

Seko lok sa nej till detta förslag med hänvisning till att vi enligt avtal skall ha tillgång till pausutrymme med toalett för att det skall räknas som paus. Dessutom är det redan idag svårt att hinna med en paus med toabesök under X10 klargöringen. Klargöringsrutinen där är ju oförändrad. Dessutom är klargöringstiden på en X60 i Brohallen även idag 21 minuter.

Skall vi hinna gå till toaletten på överliggningen i Bro för en paus så räcker den klargöringstiden inte heller till. Seko Lok vill inte förhandla bort våra möjligheter till korrekta pauser enligt lokalt avtal. Det kan vara långt från uppställningsplats för fordon till närmaste toalett. Det är också svårt för Seko Lok att förhandla om pauserna i samband med klargöringar då Stå inte hade fastställt den kompletta klargöringstiden för X60 ännu. Beslut om klargöringstiden fick därför senareläggas.

Stå tar ensidigt arbetsgivarbeslut

Stå kallade Seko Lok till förhandling 25 september gällande klargöringstiderna på X60. Stå ville då bara fastslå de redan tidigare uppmätta tiderna på X60 enligt checklistan utan någon extra tid. Skulle Stå lägga på mer tid så sker det utifrån vad de själva bedömer som riktigt. Seko Lok sa att den tidigare klargöringsmätningen inte hade speglat verkligheten, och om Stå inte vill förhandla om mer tid i klargöringen så förstår Seko Lok inte varför Stå kallar till förhandling över huvud taget. Det finns ju inte något att förhandla om. Seko Lok accepterar inte att Stå inte kan fastslå exakt vilken tid klargöringen tar inklusive extra tid. Hela klargöringstiden inklusive bufferttid och telefonsamtalstid måste vara fastslagen så att lokförarna vet exakt vilken tid som skall stå i turförteckningen. Stå sa att de gör som de själva vill. Sedan avslutades mötet.



Klargöringstiden fastslås

Stå tog kontakt med Seko Lok och vi träffades igen den 5:e oktober. Stå ville nu fastslå den klargöringstid som skall användas vid konstruktion av turlistan. Tiden som Stå ville fastslå för två enheter är 32 minuter = 24 min för klargöring enligt checklista + 4 min för telefonsamtal för att ta reda på vilka fordon som skall ingå, samt samtal med växlingsledare och fjtkl, + 4 min i bufferttid.

En enhet fastslås till 23 minuter = 17 min checklista + 4 min telefonsamtal + 2 min bufferttid. I Bro har vi idag 21 min klargöringstid. Stå säger att tiden fungerar bra så den skall fortfarande vara kvar. Stå ansåg vidare att 30 min räcker för två enheter i Bro.

Seko lok framförde att bufferttiden är för liten, den bör vara minst 10 min på två enheter och 5 min på en enhet. Stå beslutade därefter att deras egna tider fastslås.

Förändringen av klargöringstiderna är ett steg i den "positiva utveckling" som Stå nu tar inför den kommande upphandlingen.

Ludvig Eriksson och turlistombuden _____

Information om matsalen

Vi har erfarit att förändringarna i matsalen både har berört och upprört många av våra kollegor, därför går vi nu ut med information om läget.

Stockholmståg hävdar att de har fått in en stor mängd av förbättringsförslag gällande önskan om fler ståbord. Detta, i samband med ett behov av att öka antalet matplatser samt en uppfräschning, resulterade i att Ståg anlidade en arkitekt och beställde sedan in nya möbler efter dennes ritningar.

Skyddsombuden hävdade att Stockholmståg hade ignorerat arbetsmiljölagen som fastställer att skyddsombud skall medverka vid förändringar av arbetsplatsen.

Så småningom backade Ståg och bjöd in oss för samtal. Ursprungsförslaget innefattade fyra nya ståbord och endast runda bord. Vi framhöll vikten av ett långbord, bekväma stolar med armstöd och ifrågasatte behovet av så många platser vid barstolar.



Kompromissen ser ni nu resultatet av. Den förändring som nu kommer att ske är en utökning av långbordet med 2 eller 4 platser beroende på utrymme. Ståg har gjort en kompletterande beställning och det kommer att dröja några veckor till.

Det har framkommit många synpunkter på att de nya stolarna är obekväma. Vi uppmanar er att framföra era åsikter i form av förbättringsförslag till Ståg.

Cecilia Hansson, Skyddsombud _____



Två små röda prickar

Det händer en del saker i våra fordonshytter som är svåra att förstå. Främmande innehåll i sågspånsdunkar och två små röda prickar som irriterar så mycket att de måste skrapas bort.

En tillbaka blick

Vi skyddsombud sitter tillsammans med Ståg i olika mötesforum där vi tar upp olika problem som är kopplat till våra tåg och fordonshytter, vår arbetsmiljö. Ofta är det vi som ställer krav på förändring och förbättring, vissa av dessa är enkla att få igenom, andra tar lite längre tid, vissa lyckas vi inte alls med.

Ni som har varit med ett tag här i pendeltrafiken minns kanske att Citypendeln fick starta trafiken med X60. Ståg fick efter något år ta över X60 leveransen, ett tåg som inte gick helt problem fritt. Det var alla möjliga och omöjliga fel och brister på tågen. Eftersom fordonsägaren SL trodde att de hade köpt "drömtåget" blev därför arbetet hårt och långvarigt för att få det något lite bättre än originalet från 2004. Vi behövde ta hjälp av Arbetsmiljöverket (AV) för att kunna driva igenom många av förändringarna, och det totala vitesbeloppet är idag uppe i 25, 1 miljoner som krav och press på att förändringen ska genomföras. Men SL stängades i mot, gjorde egna utredningar som man trodde skulle ge ett svar som gick i deras riktning att "drömtåget" var problemfritt. Men de nya utredningarna gav samma svar på att åtgärder måste utföras, snopet va!

En förändring skulle ske

När man startar en förändring på tågen så finns flera aktörer med. SL som fordonsägare, Ståg tillsammans med sina skyddsombud som kravställare på förändring, och en leverantör av ny teknik, utformning eller funktion. Eftersom nästan all förändring är kopplad till verkstad så är även underhållaren Alstom med.

Vi ska nu kort beskriva hur vi bytte förarstolen i X60. Originalstolen höll inte måttet för vårt användande, den rasade sönder i bitar och kostnaderna för garantier och underhåll sköt i höjden. Med hjälp av AV fick vi ett vitesföreläggande på underhållaren "att om en felanmäld förarstol lämnade verkstaden utan att bli reparerad så att den är ergonomiskt rätt i alla funktioner" kostar det 100.000:- per gång. Ett tomt hot tror några, men man fick betala. Nytt beslut kom då att en ny förarstol skulle tas fram. Nu började ett stort jobb, vad fanns att tillgå på förarstolsmarknaden, inte mycket.



Bara 4 - 5 st leverantörer kunde klara de stränga brandkraven EN 5510, och en av dem var svenska Be-Ge industrier i Oskarshamn.

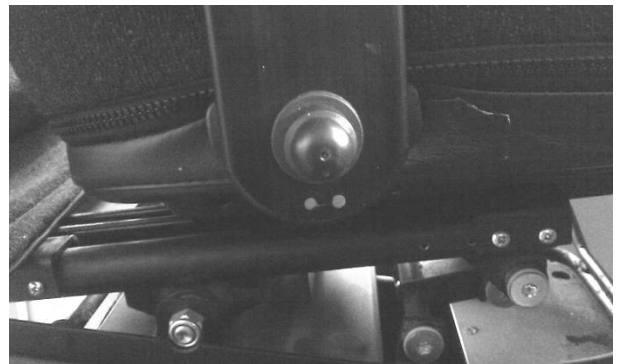
Nu skulle det provas i X6007 innan slutversion bestämdes för den ska ju passa att sitta i av alla lokförare och tågvårdar som jobbar med pendeltågen och den får inte falla i bitar. Vi tycker nog att förarstolen håller ganska bra, men det finns ännu några saker att fixa till fortfarande. Det har gjorts några modifikationer ("moddar") på stolen. Några större, några mindre.

Utförandet

Be-Ge har haft en mekaniker placerad här i Stockholm under en längre tid för att göra dessa "moddar". Eftersom det finns 166 hytter så har det varit en hel del spring för honom i Älvsjödepån. Vi och Be-Ge kom överens om ett märkningssystem för senaste "modden". Smart, för då behövde han inte skruva isär stolen och upptäcka att här har jag redan varit. Robert som mekanikern från Be-Ge heter satte igång och våra stolar byggdes om, till en börjar var det ju bara att jobba i första bästa enhet, alla skulle ju göras. Efter ett tag blev det värre eftersom enheterna var ute och rullade. Men kontrollen var ju enkel, märkningen fanns ju där, bara att öppna hyttddörren och titta, röda små prickar under muttern på nederkant av armstöden, först en sedan två.

Röda prickar

Nu är det så att någon, eller några av oss (inga namn) tycker att de små röda prickarna sitter i vägen och man måste då skrapa bort dom??!! Varför? Satt de i vägen? Påverkade de ditt jobb i hytten? Hur resonerade man när man tyckte att "de tar jag bort, inte snyggt". De satt ju bara där för att förenkla för den som ska göra



vår arbetsplats bättre, och försvårar nu för Be-Ge att färdigställa. Eftersom det finns nya "moddar" att göra i hytterna med förarstolen så kommer nya små röda prickar att målas under muttern på armstödet. Hoppas att de får sitta kvar.

Sågspån

Det är lika förvånande att det finns någon/några (inga namn) som tycker att det är helt ok att använda sågspånsdunkarna som toalett??!! Jo, man har utfört både "ettan" och "tvåan". Varför? Har man inte mod att tala om för sin lokförare eller tågvårdskollega att jag måste gå på toa. Ingen vill hindra någon om man måste. Våra kollegor på ISS som jobbar med fordonsvård är #*^+£@> för de får ta hand om detta tilltag. I deras arbetsuppgift ingår att kontrollera om det finns dunk med sågspån i. Det är inte ok, och vi slutar upp med detta omgående!

Hälsningar Skyddsombuden _____

Fältslavar och husslavar

I amerikanska södern fanns det en uppdelning bland finare och enklare slavar. Fältslavarna som slet på bomullsfälten och husslavarna som fick vara kammarjungfrur eller fick köra den fina vagnen när godsherren skulle in till staden.

Det tog inte lång tid innan husslavarna fick för sig att man faktiskt hade förtjänat den här relativt sett privilegierade positionen. Att man var mer förfinade, mer utvecklade och mer lika slavägaren än de råa och brutala fältslavarna.

Den här uppdelningen har hängt med USAs svarta arbetarklass sen slaveriets dagar. Det fanns "husslavar" 1955 i Alabama som förklarade att de visst inte hade något emot att åka längst bak i bussen, och att busstrejken som medborgarrättsrörelsen iscensatte var onödig och konfrontativ.

Bland den svarta arbetarklassen är "husslav", ibland uttryckt med värre ord, fortfarande en mycket grov förolämpning. Det är någon som fått ett eller annat obetydligt privilegium och då vänt ryggen åt sitt ursprung och sina kamrater.

Fackförbundet STs nutidshistoria har lett till att de ibland kan jämföras med husslaven. Man är anmärkningsvärt flat i förhandlingar och står gärna, som i konflikten i somras, bredvid och inväntar resultatet. I trygg förvisning om att man ska få samma villkor eftersom arbetsgivaren naturligtvis gärna belönar en mjukryggad arbetstagarorganisation. Såvida de inte blir stora nog att bära avtalet själva, förstås.

När avregleringen av statlig verksamhet tog fart så var statstjänstemännen en utsatt grupp. Kontorspersonal och mellanchefer på före detta statliga verk avskedades och decimerades som sälar under en virusepidemi.

Förbundet ST var tvungna att förnya sitt tänkande och agera på något nytt sätt. Arbetsbrist avgörs av arbetsgivaren och förhandlingsutrymmet för en facklig organisation är begränsat, rent av minimalt.



Då valde ST samarbete. På deras ryggsäckar och t-shirts står det "samarbete är styrka", och då menas inte samarbete inom det egna kollektivet utan samarbete med arbetsgivaren. Man ville bli en samtalspartner och remissinstans och i utbyte ville man ha kvar sina anställningar.

Hur lyckat det här har varit vet jag inte, det finns mycket färre tjänstemän nu än under åttiotalet. Deras ljumma och ibland riktigt konstiga agerande när vi slåss för våra rättigheter har lett till ett extra litet privilegium, en femtilapp mer i månaden för deras heltidsanställda. Trettiofem kronor efter skatt. En stor stark på restaurang Carmen eller Bandhagens pizzeria.

Lägg kamratligt armen runt axeln på våra ST-are och säg till dom att det finns inget hus, ingen herrgård. Det finns ingen veranda där det serveras isté medan gräshopporna spelar och Alabamas sol äntligen går ned. Det finns bara ett förarkollektiv som hela tiden måste försvara det vi har uppnått. Det finns bara vi. På fältet. Och varenda kotte behövs.

Joacim Cleryd _____

NYTT OM VÅR UNIFORM

Av besparingsskäl har Stockholmståg beslutat att uniformen inte ska vidareutvecklas mer förrän man vet resultatet av upphandlingen av pendeltågstrafiken. Vissa förändringar av en del plagg har trots detta ändå genomförts denna höst, eftersom dessa förändringar varit inplanerade sedan länge:

TUNNA MÖSSAN – här har vi sedan länge haft en diskussion med Ståg om att mössan är för liten i storlek för många av oss användare, att den inte når ner över öronen ordentligt. Nu har vi enats om att ta fram ett mindre antal tunna mössor som är lite större än den vi har idag. Om du har behov av en större mössa, ta kontakt med Carina S Eriksson så hjälper hon dig.



VINTERUNDERSTÄLL – Det underställ vi har är inte av den bästa kvaliteten tyvärr. Byxan går sönder i grenen och resåren blir slapp efter en tid. Vi har diskuterat huruvida vi ska byta ut den mot ett annat fabrikat i samma prisklass, men kommit fram till att vi behåller det vi har eftersom undertröjan som ingår i paketet uppskattas av många. Därför får den som har ett underställ som gått sönder innan tilldelningstiden gått ut, ett nytt mot uppvisande av det gamla trasiga hos sin

arbetsledare.

STRUMPOR – Vi har numera tagit bort den tjockare vinterstrumpan ur sortimentet eftersom det var svårt att hitta ullstrumpor som höll måttet vad gäller kvaliteten. Därför är det numera endast den tunnare bomullsstrumpan som går att beställa, tyvärr inte heller den av den bästa kvaliteten. Har du strumpor som blivit håliga och utslitna på orimligt kort tid, kan du ta med dem (tvättade!) till Carina S Eriksson för reklamation och för att beställa nya, mot att du kan redovisa för hur lång tid du har använt dem.

RUGGER - har varit slut i vissa storlekar sedan ganska länge. Lagret fylldes dock på under vecka 40 och de ska nu gå att beställa igen för den som behöver det.

FLEECETRÖJAN – Vi har enats om en ny, tunnare modell av fleecetröja för både herr och dam. Även de finns i lager från vecka 40 för beställning. Den gamla med blått inslag är borttagen ur sortimentet.

HERRBYXOR, MED OCH UTAN BENFICKA – Nya, bättre och bekvämare byxmodeller finns nu i lager och levereras vartefter de gamla tar slut i storlekarna. Vill du beställa och med säkerhet få den nya modellen så skriv i kommentarfältet på din beställning att det är den nya modellen du vill ha.

DAMBYXOR, UTAN BENFICKA – Även här finns byxor i ny modell att beställa till, vad vi tror, stor glädje för de flesta som haft problem att hitta en byxa som passar. Den gamla modellen kommer att finnas kvar tills den är slut i respektive storlek. Vill du ha den nya modellen, prata med Carina S Eriksson innan du gör din beställning.

KJOL – En ny modell, äntligen! Finns nu i lager och levereras ut efter hand som den gamla tar slut i storlekarna.

CASUALVÄST, HERR – Ny modell finns nu att beställa. Bättre modell, inte så fyrkantig som den gamla, och med fler knappar så den inte glipar när man sitter ned med västen knäppt. För att inte råka få den gamla modellen som också finns kvar i lager, skriv i kommentarsfältet på din beställning att det är den nya modellen du vill ha.

CASUALVÄST, DAM – Småjusteringar har gjorts på fickorna men i övrigt ingen förändring förutom att tyget är utbytt till samma tyg som den nya byxmodellen och kjolen sys upp i.

Seko Lok påtalade tidigt att fem överplagg inte skulle räcka som en första tilldelning av de nya pikétröjorna och skjortorna. Sommaren blev sedan väldigt varm och det blev ett fasligt tvättande av kläder så fort man hade ledig tid över. Tyvärr finns inte tillräckligt antal skjortor och pikéer på lager för att de ska räcka till åt alla om vi skulle få en tilldelning på ytterligare ett antal plagg i år. MEN de som har behov kan gå in till sin arbetsledare och säga till, så ni kan få några extra plagg ändå. Det kan vara i de fall någon t ex endast har kortärmade skjortor eller pikétröjor i garderoben vilket ju inte kommer att fungera i vinterkylan. Ett komplement på några långärmade skjortor eller polotröjor finns att beställa för er så att ni inte ska frysa.

VIDARE, EN UPPMANING till de som ännu inte har besökt vår skoleverantör: Tänk på att du har rätt till en tilldelning på två par skor I ÅR. Nästa år blir tilldelningen endast ett par! Se till att sko dig så du inte går med kalla fötter när vintern kommer. Adressen till Shoemed är Odengatan 33. Ta T-banan till Rådmansgatan och gå den sista biten, eller ta buss 53 utanför McDonalds på Vasagatan och kliv av på hållplats Surbrunnsgatan. Därifrån går du sedan tillbaka ett par hundra meter till Odengatan där butiken ligger.

Astrid Hermelin _____



Hej Medlem!

Supervalåret är över men arbetet inför nästa års val har faktiskt redan börjat..

Nedanstående poster skall väljas om detta val, så känner du dig manad själv eller vet du någon som skulle passa så ser vi med glädje fram emot nomineringar.

För att nominera någon börjar du med att prata med den person som du vill nominera. Sen är det bara att ta kontakt med någon av oss i valberedningen. (Namnen inom parentes är de personer som sitter på dessa poster idag. Vi i valberedningen kommer att prata med sittande kandidater till dessa poster.

Ordförande, 2 år

(Ludvig Eriksson)

Tre ordinarie styrelseledamöter, varav ett Söd-ombud, 2 år

(Kristoffer Johansson, Joakim Cleryd och Martti Muhli)

Två ersättare, 1 år

(David Fransson och Ingela Ottosson)

Fyra ledamöter i turlistkommittén, varav ett Söd-ombud, 1 år

(Kerstin Hansson, Anders Lidö, Göran Månpärå och Anders Persson)

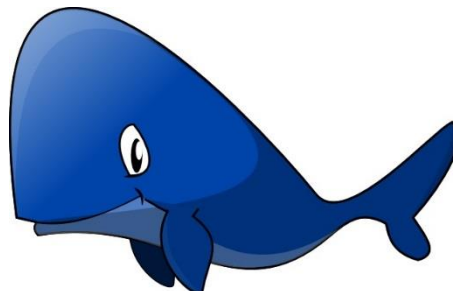
Två revisorer, 1 år

(Christian Roa och Markus Nordanstig)

Två revisorsersättare, 1 år

(Johnny Bäckman och Rolf Pirk)

En hemsidesansvarig, 1 år



(Mikael Haglund)

Ring, mejla någon i valberedningen eller lägg ett brev i klubbens brevlåda (utanför klubbexpeditionen). Tänk på att adressera brevet till Valberedningen.

Vi som sitter i valberedningen är:

Gudrun Schiller tel: 073-6615676 mail: gudrun.schiller@stockholmstag.se

Roger Magnusson tel: 073-6615779 mail: roger.magnusson@stockholmstag.se

Linda Helsing tel: 073-6615804 mail: linda.helsing@stockholmstag.se

Den 25 november kommer vi att ha ett budget- och nomineringsmöte då vi fastställer de nomineringar av förtroendevalda som kommit in.

Observera att det inte går att nominera någon efter detta möte!

**Med Vänlig Hälsning
Valberedarna Gudrun, Roger och Linda**



